JAN MIESZCZANOWSKI

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów. Zaprzysiężony próbobiorca.

G D Y N I A — ul. Jana z Kolna — Telefon: biuro 1343 i prywatny 1380

Feliks Guziewicz

Zaprzysiężony przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Gdyni rzeczoznawca wagi, miary i ilości towarów, Zaprzysiężony próbobiorca

GDYNIA — Tel. 10-25

POLSKA ŻEGLUGA RZECZNA „VISTULA"

SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

Oddział w G D Y N I ul. Rybacka, tel. 10-84 i 10-85.

Regularna komunikacja towarowo-pasażerska

Gdynia — Tczew — Warszawa

Odjazd z Gdyni codziennie s/s „Carmen" o godz. 18-tej. Komfortowe urządzenia i bufet na statkach gwarantują pasażerom wygodne odbycie podróży.

Normalne bilety	Powrotne bilety
I. kl. 24,— II. kl. 18,— III. kl. 12,— złotych	I. kl. 32,— II. kl. 24,— III. kl. 16,— złotych

Dla zbiorowych wycieczek zniżki

Przewóz towarów masowych i drobnicy w ruchu pośpiesznym i holowniczym do 50% taniej niż koleją

Pacoszyński Michał

przysięgły rewizor ksiąg handlowych na obwód Izby Przemysł. — Handlowej w Gdyni, — biegły sądowy w sprawach handlowych i sprawach księgowości spółek akcyjnych oraz instytucyj bankowych.

(Accountant — Expert-Comptabie — beeid. Bücher-Revisor)

Biuro buchalteryjno-rewizyjne i organizacyjne

w G D Y N I — ul. Antoniego Abrahama 9 — Telefon Nr. 1294

Organizacja księgowości w przedsiębiorstwach wszelkiego rodzaju
N a d z ó r nad księgowością
S p o r z ą d z a n i e i a n a l i z a bilansów
P o t w i e r d z a n i e bilansów
O p r a c o w y w a n i e sprawozdań rocznych
R e o r g a n i z a c j a i racjonalizacja księgowości
P r o w a d z e n i e ksiąg w abonamencie

S p r a w y p o d a t k o w e.K rzęgsigowośćp bitkowa i maszynowa. Prospekty bezpłatnie

Treść:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 25 października 1935 r. | NR. 30

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Rozwój polskiej żeglugi transatlantyckiej

Choć myśl stworzenia polskiej linji transatlantyckiej kiełkowała już wśród naszych kół żeglugowych oraz władz w r. 1929, bandera białoczerwona ukazała się na Atlantyku dopiero w r. 1930. Pojawienie się jej na wodach oceanu oraz fakt powiązania własnem połączeniem okrętowem Rzeczypospolitej Polskiej ze Stanami Zjednoczonemi Ameryki Północnej i Kanadą posiadało dla rozwoju naszych stosunków morskich podwójne znaczenie: prestige'owe i handlowe. Zrozumieć to można należycie, zapoznając się z pobudkami, które niewątpliwie zaważyły przy utworzeniu powyższego połączenia dalekomorskiego, uważanego zresztą słusznie za moment zwrotny w historji rozwoju naszej marynarki handlowej. Jakie były przesłanki, które wypłynęły wówczas na decyzję tego poważnego kroku?

Z jednej strony ożywiony ruch emigracyjny do krajów Nowego Świata, w którym dość licznie partycypowali Polacy względnie obywatele polscy, posługujący się statkami obcych bander, dalej fakt zamieszkania około 4-ch miljonów naszych rodaków na nowym kontynencie, a więc i w związku z tem względy reemigracyjne, z drugiej natomiast strony: wzrastające z roku na rok obroty handlowe w wymianie towarowej między Polską a krajami Ameryki Północnej — wskazywały razem na realne możliwości powodzenia i eksploatacji własnej linji okrętowej. Przedewszystkiem liczono jednak najwięcej na przewóz osób wyjeżdżających do U. S. A. i Kanady, dla których własna linja byłaby równocześnie pomostem między Macierzą a przybraną ojczyzną. Nadzieje te słusznie można było zresztą oprzeć na cyfrach wyjazdu tamdotąd poważnych ilości emigrantów, które wyniosły np. w r. 1927 — 31.428, w r. 1928 — 35.543, w r. 1929 — 31.012 i w r. 1930 — 23.849 osób.[1]) Dalszym argumentem, wysuwanym przy rozwiązaniu powyższej sprawy — była kwestja niedopuszczania do opanowania komunikacji między Polską a krajami Ameryki Północnej przez obce towarzystwa żeglugowe. Na bezpośrednie powzięcie a zarazem przyśpieszenie decyzji w kierunku powołania do życia polskiej linji transatlantyckiej wpłynęły atoli jeszcze i inne względy, które zazębiają o poruszony przez nas ostatnio moment.

Oto w związku z zamierzoną ratyfikacją niemiecko-polskiej umowy handlowej, niemieckie koła żeglugowe wszczęły na wiosnę 1930 r. starania, celem uzyskania prawa przewozu swojemi statkami polskich emigrantów. Przyznanie im podobnej koncesji byłoby równoznaczne z przekreśleniem prób podjęcia na szerszą skalę rozbudowy własnej floty handlowej, a w każdym razie z zahamowaniem jej rozwoju, na nietkniętym jeszcze odcinku atlantyckim. Na szczęście nasze czynniki miarodajne a mianowicie Ministerstwo Przemysłu i Handlu zapobiegło temu groźnemu bądź co bądź niebezpieczeństwu, przyczyniając się same do stworzenia nowej placówki żeglugowej pod narodową banderą. Główna w tem zasługa śmiałej decyzji ówczesnego min. Przemysłu i Handlu, inż. Eug. Kwiatkowskiego.

Ażeby zaoszczędzić sobie kosztownych i zbyt ryzykownych eksperymentów w dziedzinie żeglugi transatlantyckiej, w której nie

---

[1]) dane Głównego Urzędu Statystycznego w Warszawie.

mieliśmy dotąd doświadczenia, przedsiębiorstwo powyższe zorganizowane zostało na zasadzie przejęcia istniejącej już linji oraz taboru duńskiego towarzystwa East Asiatic Company, eksploatującego od dłuższego czasu szlak amerykański, w oparciu o Gdańsk. Tak powstało Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe S. A.,[2]) które osiadło się od razu w Gdyni. W nowoutworzonej spółce żeglugowej strona polska miała zapewniony nieco większy udział od strony duńskiej, pozatem polonizacja personelu morskiego miała się odbywać stopniowo. W stosunkowo niedługim okresie czasu, obydwie te kwestje zmieniły się jeszcze bardziej na naszą korzyść. Dla wyjaśnienia trzeba tu dodać, że wpłynęły na to zapewne obawy Duńczyków odnośnie rentowności linji w związku z ograniczeniami, jakie rządy U. S. A. i Kanady rozpoczęły stosować w zakresie imigracji: na tle pogarszającej się konjunktury gospodarczej w r. 1930. Nie można wprawdzie zaprzeczyć ujemnych skutków,które wymienione zarządzenia wywołały w ruchu pasażerskim nowej linji, z drugiej jednak strony trzeba podkreślić, że ta sama okoliczność walnie przyczyniła się do stosunkowo szybkiego zmniejszenia wpływu kontrahenta duńskiego, który obecnie posiada zaledwie 25% udziału.

Zakupiony od Duńczyków tabor pływający składał się z trzech, zbudowanych w latach od 1910 do 1915 większych parowców. Są to statek „Polonja" o poj. 7.500 br. rej. t., „Kościuszko" o pojemności 6.522 br. rej. t. i „Pułaski" o pojemności 6.345 br. rej. t. Z chwilą swego ukonstytuowania się P. T. T. O. uruchomiło komunikację pasażersko - towarową na linji Gdynia — Nowy York — Halifax.

Jak z podanych niżej statystyk przewozów P. T. T. O. wynika, pojawienie się biało-czerwonej bandery na Atlantyku już w pierwszym roku pracy przedsiębiorstwa spotkało się zarówno ze strony naszego społeczeństwa, jak i emigrantów z uznaniem i poważnem poparciem. Później, w r. 1931 następuje pewne załamanie się, a to na skutek wspomnianych już ograniczeń imigracyjnych amerykańskich i kanadyjskich, które podcięły zresztą jeszcze w większej mierze aniżeli nam, byt i rozwój starych i dobrze zorganizowanych zagranicznych przedsiębiorstw żeglugowych, utrzymujących również komunikację transatlantycką. Dążąc do zdobycia innych źródeł dochodu prawie od początku swego istnienia rozpoczyna P. T. T. O. szukać nowych możliwości zarobkowych, uprawiając żeglugę turystyczną, z której czerpie też corocznie pokaźne dochody.

Wyniki pracy P. T. T. O. na poszczególnych jego odcinkach przedstawiają się następująco:

Linja amerykańska.

Rok	Pasażerów			Towarów — Ton		
	WB.	EB.	Ogółem	WB.	EB.	Ogółem
1930	6,965	3,979	10,944	2 573,6	4.653,7	7.227,3
1931	2,708	5,591	8,299	827,0	3.190,0	4.017,0
1932	3,473	6,591	10,064	1.996,0	5.168,0	7.164,0
1933	3,255	3,273	6,528	6.358,0	3 865,0	10.223,0
1934	4,340	3,154	7,494	7.212,5	6.418,3	13.630,8
[3]) 1935	2,014	1,846	3,860	4.979,2	5.113,5	10.092,7
Ogółem	22,755	24,434	47,189	23.946,3	28.408,5	52.354,8

W r. 1933 P. T. T. O., które zmienia później nazwę na: Gdynia — Ameryka, Linje Żeglugowe S. A., utworzyło t. zw. Linję Palestyńską, której zadaniem było utrzymywanie komunikacji pasażersko-towarowej między portami lewantyńskiemi: Constancą, Jaffą i Haifą. Linję tę obsługiwał początkowo jeden statek a mianowicie „Polonia", niedawno jednak na skutek pomyślnej konjunktury nastąpiło zdublowanie taboru na tym odcinku przez statek „Kościuszko".

Wyniki pracy Linji Lewantyńskiej kształtowały się następująco:

Linja Palestyńska.

Rok	Pasażerów			Towarów Ton		
	SW	NW.	Ogółem	SW.	NW.	Ogółem
1933	3,315	546	3,861	1,544,8	107	1,651,8
1934	15,795	5,542	21,337	4,941,4	1,884,1	6,825,5
[4]) 1935	12,849	2,867	15,716	5,017,4	1,958	6,975,4
Ogółem	31,959	8,955	40,914	11,5 3,6	3,949,1	15,452,7

Bardzo dodatnio przedstawia się również ruch wycieczkowo - turystyczny, który zapoczątkowany został już w r. 1930 pod hasłem „pracując na lądzie, odpoczywaj na morzu" i rozwija się nadal pomyślnie. Musimy na tem miejscu objektywnie stwierdzić, że w zakresie wycieczek morskich P. T. T. O. odegrało poważną rolę pionierską. Ilości przewiezionych pasażerów w powyższym ruchu były bowiem następujące:

1930 — 475 1931 — 1,120 1932 — 2,895
1933 — 5,642 1934 — 4,890 [4])1935 — 6,115

Analizując powyższe statystyki widzimy, że o ile w pracy linji amerykańskiej na czoło wysuwa się stale wzrastający przewóz towarów, co dowodzi także o pomyślnie układają-

---

[2]) o powstaniu P. T. T. O. szerzej mówi w pracy nt. „Polska Marynarka Handlowa" b. pierwszy prezes Rady Nadzorczej P. T. T. O. dyr. Juljan Rummel. Praca ta znajduje się w dziele zbiorowem „XV lat polskiej pracy na morzu", Gdynia 1935 r., nakł. Instytutu Wyd. Państw. Szkoły Morskiej.

[3]) Cyfry za r. 1935 obejmują pracę linji do m. października br. wyłącznie.

[4]) Cyfry za rok 1935 obejmują pracę linji do m. października br. wyłącznie.

cych się stosunkach handlowych[5]) polsko-amerykańskich, o tyle w pracy linji palestyńskiej poza tym samym momentem, bardzo pożądanem zjawiskiem jest przedewszystkiem wzrost liczby pasażerów, przewożonych pod polską banderą na wodach Lewantu. Nie mniej pocieszającym objawem jest także stopniowo wzmagającv się ruch wycieczkowo-turystyczny z Polski, na cele którego wykorzystuje się w okresie sezonu letniego statki linji amerykańskiej.

Niedawno temu flota Linij Żeglugowych Gdynia-Ameryka powiększyła się o nowoczesną solidną jednostkę, motorowiec „Piłsudski" o pojemności ca 14.400 br. rej. t., który został zainstalowany na linji amerykańskiej. Niebawem, bo na wiosnę 1936 r. wzbogaci się o jeszcze jeden statek, siostrzany motorowiec „Batory".

Podobnie, jak wszystkie zagraniczne linje, utrzymujące żeglugę transatlantycką, które znajdują się obecnie spowodu depresji gospodarczej w ciężkich warunkach, także nasze jedyne przedsiębiorstwo tego rodzaju — musi walczyć z trudnościami. Nie mniej jednak, i to z uznaniem należy podkreślić, w stosunku do olbrzymich strat a zatem olbrzymich subsydjów, pobieranych przez wymienione wyżej obce towarzystwa transatlantyckie — deficyt budżetowy polskiego przedsiębiorstwa jest stosunkowo nieznaczny. Objaw to niewątpliwie pomyślny, który rokuje też rozwojowi naszej żeglugi na Atlantyku najlepsze nadzieje na przyszłość.

Edmund Urbański.

[5]) Szerzej na ten temat pisał Dr T. Bierowski w nr. 27 „Biuletynu" omawiając „Możliwości rozwojowe stosunków handlowych polsko-amerykańskich na tle wejścia na linję motorowca „Piłsudski".

Organizacja handlu winem w porcie gdyńskim

Jednym z najważniejszych czynników rozwoju życia handlowego w porcie jest organizacja handlu towarami wysokowartościowemi. W chwili, kiedy port gdyński pod względem przeładunku zajmuje pierwsze miejsce na Bałtyku, zagadnienie podniesienia wartości jego obrotów handlowych staje się sprawą nader ważną i aktualną. Wychodząc z tego założenia, pragniemy pokrótce omówić organizację handlu winem, jako artykułem, który może odegrać dość poważną rolę w rozwoju handlu zagranicznego w porcie gdyńskim.

Zadaniem organizacji handlu winem w Gdyni, jest skoncentrować import wina pochodzącego z krajów morskich, jak: Francja, Włochy, Hiszpanja, Portugalja i Grecja, oraz stworzyć składnicę tranzytową dla win, pochodzących z krajów zaplecza portu gdyńskiego jak: Węgry, Austrja, Rumunja, Bułgarja. Wina pochodzące z tych krajów mogą być reeksportowane do Anglji, Danji, krajów skandynawskich i częściowo do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Strefa wolnocłowa portu gdyńskiego znakomicie nadaje się do tego celu, trzeba tylko urządzić odpowiednie piwnice, przystosowane do dłuższego przechowywania win. Wino sprowadzone do piwnic strefy wolnocłowej byłoby odpowiednio konserwowane, wobec czego wartość tegoż podnosiłaby się z biegiem czasu. Różnorodność gatunków przechowywanych i konserwowanych w piwnicach, zachęcałaby kupców krajowych i zagranicznych do zaopatrywania się na miejscu. W ten sposób zawarte transakcje przyczyniłyby się do powiększenia obrotów handlowych portu gdyńskiego.

Obecnie sprawa ta przedstawia się zupełnie inaczej. Przechowywanie wina nie jest skoncentrowane, a przeciwnie rozrzucone w różnych magazynach portowych, często nienadających się na ten cel i razem z towarami, których sąsiedztwo ujemnie wpływa na jakość wina. Pozatem kupiec importer nie zawsze jest w możności oclić to wino w przewidzianym przez przepisy celne i akcyzowe czasokresie i zwraca go dostawcy zagranicznemu, narażając tego ostatniego na straty. Naturalnie, że wpływa to bardzo ujemnie na opinję polskich importerów.

Brak wzorowo urządzonej rozlewni wina w Gdyni sprawia, że wino importowane w beczkach wysyła się do głębi kraju i tam się rozlewa w butelki, a na potrzeby Gdyni sprowadza się to samo wino spowrotem. Przy takim systemie koszta przewozu ogromnie wpływają na ceny win w Gdyni. Dlatego też wino w Gdyni jest nietylko znacznie droższe, aniżeli w innych portach (np. o 50 proc. droższe, aniżeli w Gdańsku), ale droższe również od win w innych miastach Polski.

Import win gronowych (do 16% alkoholu) do Polski w roku 1934 wyniósł 2.276 ton o wartości przeszło 2 miljony złotych, z czego na import z krajów morskich, czyli sprowadzonych drogą wodną przypada 1.389 ton — wartości ponad 1 i pół miljona złotych. Z tych cyfr widać, że jest to dziedzina handlu, którą warto się bliżej zainteresować i odpowiednio zorganizować.

Racjonalizacja handlu winem, obniży ceny do właściwego poziomu, wobec czego stanie się ono dostępnem dla szerszych rzesz konsumentów, pośredniczenie zaś pomiędzy krajami produkującemi i importującemi wino, stworzy nowy dział handlu zagranicznego w porcie gdyńskim.

M. Toczyski.



POSIEDZENIE SESJI PRZEMYSŁOWEJ IZBY.

W dniu 23 października odbyło się w lokalu Ekspozytury Izby naszej w Bydgoszczy posiedzenie Sekcji Przemysłowej Izby pod przewodnictwem wiceprezesa Izby Dra K. Kasperowicza. W posiedzeniu tem wzięli udział zastępcy przewodniczącego Sekcji — wiceprezes Izby inż. A. Dziedziul i radca B. Nowacki oraz szereg Radców tej Sekcji.

Po wysłuchaniu inauguracyjnego przemówienia przewodniczącego Sekcji Dra Kasperowicza i przyjęciu regulaminu Sekcji, odbyła się obszerna dyskusja nad sytuacją przemysłu w okręgu Izby i nad środkami, jakie zastosować należy dla wyprowadzenia tego przemysłu z ciężkiego położenia, w jakiem się obecnie znajduje. Zebrani położyli nacisk na konieczność opracowania wyczerpujących danych dla zobrazowania istniejącej sytuacji i przedłożenia ich czynnikom miarodajnym. Praca ta w chwili obecnej, jak podkreślali wszyscy obecni, jest szczególnie aktualna w związku z akcją przedsięwziętą przez nowy Rząd, w skład którego weszły tak znane i cenione osobistości jak Minister Kwiatkowski i gen. Górecki.

Na zakończenie zebrania uchwalono na wniosek przewodniczącego Dra Kasperowicza odbywać częstsze zebrania Sekcji Przemysłowej, przyczem następne zebranie miałoby się odbyć w końcu listopada, względnie na początku grudnia.

ZEBRANIE KORPORACJI KUPIECKIEJ W GDYNI.

W dniu 22 bm. odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby naszej p. Dra W. Smolenia, zarazem prezesa Korporacji Kupieckiej w Gdyni zebranie tej Korporacji.

Otwierając zebranie p. Prezes Dr Smoleń wygłosił przemówienie, w którem wskazał, że, w związku z ostatnio dokonaną zmianą Rządu, w którym resorty gospodarcze powierzone zostały ludziom, tak dobrze znanym kupiectwu gdyńskiemu, jak minister Kwiatkowski i generał Górecki, a których wystąpienia programowe znalazły tak żywy cddźwięk i głębokie zrozumienie wśród sfer kupieckich całego Pomorza, zadaniem kupiectwa będzie poparcie wielkich poczynań tych Ministrów i trudnych zadań, jakich się podjęli w walce o lepsze jutro Rzeczypospolitej. Wyrazy uznania dla przemówienia p. Prezesa Dra Smolenia, jakie przejawione zostały przez zebranych, świadczyły o tem, że kupiectwo gdyńfińskich 8 z 11.668 t., greckich 3 z 7.321 t., skie w całej pełni solidaryzuje się ze swym Prezesem.

W dalszym ciągu zgromadzenia wygłosił odczyt I oficer statku „Dar Pomorza" kapitan Meissner o niedawno odbytej przez ten statek podróży dookoła świata. W odczycie tym odtworzone zostały najbardziej interesujące momenty tej wielkiej podróży.

Na zakończenie zebrania wygłosił przemówienie p. poseł Tadeusz Marchlewski, Prezes Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, o zadaniach reprezentacji kupiectwa pomorskiego w Sejmie, do którego weszło 2 przedstawicieli tego kupiectwa na ogólną liczbę 5 przedstawicieli kupiectwa z całej Polski. Fakt ten świadczy dobitnie o solidarności kupiectwa pomorskiego. Dalej p. poseł Marchlewski wskazał na zadania, jakie wykonać należy dla zespolenia kupiectwa pomorskiego z portem w Gdyni, aby z kupiectwa lądowego mogło się przerobić na kupiectwo morskie, wreszcie mówca podkreślił rolę, jaka w tej pracy przypada do wykonania samorządowi gospodarczemu. Przemówienie swe p. poseł Marchlewski zakończył apelem do kupiectwa, aby wspólnie z całem społeczeństwem stanęło do współpracy z Rządem.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ WE WRZEŚNIU.

Na statkach pod polską banderą przewieziono we wrześniu rb. ogółem 119.580 ton towarów wobec 87.034 t. we wrześniu 1934 roku. Widzimy więc poważny wzrost przewozów na statkach polskich o blisko 40% względem odpowiedniego miesiąca ubiegłego r.

Co do kierunków ruchu, to ładunki eksportowe obejmują 93.198 t. (wrzesień ub. r. 59.296 t.), importowe 26.375 t. (IX 1934 : 21.262 t.) i tranzytowe 354 t. (X. 1934: przewozy między obcemi portami 6.476). Jak z powyższego widać wzrósł najwięcej przewóz towarów własnego eksportu, natomiast przewozy między portami obcemi znikły prawie całkowicie.

Z ogólnej liczby przewozów na S. A. Żegluga Polska przypada 64.738 t. (IX. 1934: 44.144 t.) w tem przewozów eksportowych 40.627 t. (18.873 t.) i importowych 23.757 t. (18.822 ton). Linje regularne towarzystwa przewiozły ogółem 20.429 t. (17.618 t.), w tem

w wywozie 14.089 t. (8.405 t.) i w przywozie 5.986 t. (7.979 t.), oraz w tranzycie 354 t. W przewozach wrześniowych na linjach Żeglugi uwydatniła się w porównaniu z ruchem zeszłorocznym, bardzo jaskrawie, — przewaga ruchu eksportowego nad importowym.

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły we wrześniu 44.309 t. towarów (26.526 t.) w tem w wywozie 26.538 t. (10.468 t.) i w przywozie 17.771 t. (10.843 t.). Wywóz objął węgiel — 18.813 t. (7.915 t.), koks 175 t., drzewo 450 t. i sole potasowe 7.100 t. czemu odpowiada we wrześniu ub. r. wywóz jedynie 2.528 t. cukru i 25 t. maszyn. Przywóz składał się z 14.216 t. rud (8.434 t.), tomasyny 1.500 t. (2.500 t.) i 2.055 t. złomu.

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły we wrześniu 8.222 t. towarów wobec 7.410 t. we wrześniu 1934 r., w tem w wywozie 6.340 t. (5.181 t.) i 44 konie i w przywozie 1.882 t. (2.229 t.). W tem towarzystwie żeglugi wzrost przewozów wynosi okrągło 10% i jest on również w eksportowym kierunku większy niż w importowym.

Statki Polsko-Transatlantyckiego Tow. Okrętowego miały w sierpniu o jeden odjazd do Ameryki mniej aniżeli w zeszłym roku, wyniki jednakże, zwłaszcza w ruchu pasażerskim, są znakomite. Wystarczy przypomnieć, że we wrześniu wypadł przyjazd m/s „Piłsudski" i pierwszy odjazd do Nowego Yorku — obie podróże z pełną ilością pasażerów. Prócz tego przybył „Pułaski" z N. Yorku i odpłynął s/s „Kościuszko" do Konstancy, również z pełną ilością turystów, ażeby stanąć na linję Constanca-Palestyna.

Na samej linji amerykańskiej przewieziono 839 pasażerów i 1389 t. ładunku (1371 t.), w tem 389 t. w przywozie (211 t.) i 1.000 t. w wywozie (1.160 t.). Dane te nie obejmują przewozu pasażerów i towarów pomiędzy Kopenhagą a Ameryką, które obecnie rozwijają się dobrze.

Z Triestu przybyło prócz tego 690 turystów i do Konstancy odpłynęło 480 turystów.

Statki towarzystwa „Polskarob" odznaczały się we wrześniu br. dużą ruchliwością, odbywając 16 podróży i wywożąc 45.231 t. węgla, wobec 12 podróży i przewozu 34.082 t. węgla, w tem 3.057,5 t. między portami zagranicznemi we wrześniu ub. r. Węgiel wywieziono do Szwecji — 32.382 t. (19.052 t.) i do Norwegji 12.849 t. (3.178 t.) stosując koncentrację w porównaniu z wrześniem ub. r. kiedy eksport szedł jeszcze do Belgji, Holandji, Danji i Irlandji. W tym miesiącu ciekawem zjawiskiem była ściśle przeprowadzona na paru statkach specjalizacja: „Robur V" chodził 4 razy po kolei tylko do Gefle, „Robur VI" tylko do portów norweskich i nawet zdążył obrócić cztery razy. To też pracę statków towarzystwa w tegorocznym względnie burzliwym wrześniu uważać można za rekordową.

Zwiedzono porty: Gefle (4 razy), Malmö (2 razy), Göteborg (2 razy), Helsingborg, Limhamm, Slite, Göteborg, Stockholm, Stavanger, Tofte, Oslo i Słemmestad.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE WE WRZEŚNIU.

W miesiącu sprawozdawczym przepracowano godzin 9.785 min. 05 z zużyciem prądu 61.104 kW/h i przeładowano 154.525 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w bieżącym roku 99,8%, w ubiegłym roku 108,8%, spadek zatem wynosi 9,0%.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W III KWARTALE ROKU 1935.

Według informacyj, otrzymanych z Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w Gdyni, ruch budowlany w III kwartale 1935 roku przedstawia się następująco (bez Orłowa Morskiego i Cisowej):

W okresie od lipca do września Komisarjat Rządu *udzielił zezwoleń na budowę 230*, z tego w lipcu 27, w sierpniu 109, we wrześniu 94, gdy w kwartale II r. 1935 udzielono zezwoleń 142, a w kwartale III roku ubiegłego — 78.

Rozpoczęto budynków ogółem w III kwartale r. b. 294, gdy w kwartale II r. b. rozpoczęto 139, a w kwartale III r. 1934 — 97.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy według kosztorysów budynków rozpoczętych w III kwartale 1935 r. podaje poniższe zestawienie:

Budynki rozpoczęte

Budynki stałe

Wyszczególnienie	III kw. ogółem	Miesiące VII	VIII	IX
Liczba budynków ogółem	**116**	**39**	**32**	**45**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	81	22	20	39
drewniane . .	25	13	9	3
przemysłowe				
murowane . .	9	4	3	2
drewniane . .	1	—	—	1
Kubatura w m³ ogółem .	**239.220**	**79.306**	**38.858**	**121.056**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	227.268	73.009	35.389	118.870
drewniane . .	6.958	3.710	2.412	836
przemysłowe				
murowane . .	4.854	2.587	1.057	1.210
drewniane . .	140	—	—	140
Koszt budowy w 1000 zł ogółem	**7535**	**2.676**	**984**	**3.873**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	7.348	2.569	941	3.838
drewniane . .	98	57	31	10
przemysłowe				
murowane . .	87	52	12	23
drewniane . .	2	—	—	2

Liczba budynków stałych rozpoczętych w III kwartale r. b. wynosi 116, podczas gdy w kwartale II rozpoczęto budynków stałych 96, a w kwartale III r. ub. — 92.

Kubatura budynków rozpoczętych stałych ma wynosić 239 tysięcy m³, gdy kubatura budynków stałych, budowę których rozpoczęto w II kwartale wynosiła 160 tysięcy m³, a kubatura budynków stałych rozpoczętych w III kwartale r. ub. wynosiła 131 tysięcy m³.

Koszt budowy wszystkich budynków stałych, rozpoczętych w III kwartale wynosić ma według kosztorysów 7.535 tysięcy złotych, gdy koszt budynków stałych, rozpoczętych w II kwartale wynosił 6.955 tysięcy złotych, a w III kwartale r. ub. 3.556 tysięcy złotych.

Budynki prowizoryczne

Wyszczególnienie	II kw. ogółem	Miesiące VII	VIII	IX
Liczba budynków ogółem	**178**	**94**	**48**	**36**
w tem: mieszkalnych				
drewnianych	177	93	48	36
przemysłowych				
drewnianych	1	1	—	—
Kubatura w m³	**30.381**	**15.246**	**8.571**	**6.564**
mieszkalnych	30.311	15.176	8.571	6.564
przemysłowych	79	70	—	—
Koszt budowy w 1000 zł	**386**	**177**	**114**	**95**
mieszkalnych	85	176	114	95
przemysłowych	1	1	—	—

Liczba budynków prowizorycznych rozpoczętych w III kwartale wynosi 178, gdy w kwartale poprzednim wynosiła 43, a w kwartale III r. 1934 — 5. Kubatura w stosunku do kwartału poprzedniego wzrosła z 9 tysięcy m³ do 30 tysięcy m³, a koszty budowy wzrosły z 113 tysięcy złotych do 386 tysięcy złotych.

Wzrost liczby rozpoczętych budynków prowizorycznych tłumaczy się rozwojem budownictwa domów na pewien czas od 3 do 5 lat w dzielnicach, gdzie to przewiduje plan zabudowy.

Zakończono budynków ogółem 90, z tego w lipcu 25, w sierpniu 22, we wrześniu 43, gdy w kwartale II r. b. budynków zakończono 84, a w kwartale III 1934 roku — 32.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy budynków zakończonych w III kwartale 1935 przedstawia poniższe zestawienie:

Budynki zakończone

Budynki stałe

Liczba budynków stałych zakończonych w III kwartale r. b. wynosi 40, gdy w kwartale II r. b. zakończono budynków stałych 33, a w kwartale III r. ub. — 32.

Kubatura budynków stałych zakończonych w III kwartale wynosi 53 tysiące m³, podczas gdy w II kwartale r. b. wynosiła 40 tysięcy m³, a w III kwartale r. ub. — 46 tysięcy m³.

Wyszczególnienie	III kw. ogółem	Miesiące VII	VIII	IX
Liczba budynków ogółem	**40**	**18**	**14**	**8**
w tem: mieszkalnych				
murowanych	26	13	6	7
drewnianych	8	—	7	1
przemysłowych				
murowanych	5	4	1	–
drewnianych	1	1	—	—
Kubatura w m³	**53.284**	**25.964**	**14.598**	**12.722**
w tem: mieszkalnych				
murowanych	50 077	25.288	12.285	12.504
drewnianych	2.436	—	2.218	218
przemysłowych				
murowanych	644	549	95	—
drewnianych	127	127	—	—
Koszt budowy w 1000 zł	**1.547**	**869**	**345**	**333**
w tem: mieszkalnych				
murowanych	1 501	860	314	327
drewnianych	35	—	29	6
przemysłowych				
murowanych	9	7	2	—
drewnianych	2	2	—	—

Koszt budowy według kosztorysów wynosi w III kwartale r. b. 1.547 tysięcy złotych, gdy w II kwartale wynosił 1.080 tysięcy złotych, a w III kwartale r. ub. — 1.219 tysięcy złotych.

W okresie sprawozdawczym, podobnie, jak i w kwartale poprzednim zakończono dużą stosunkowo liczbę budynków prowizorycznych. Są to wszystko domy drewniane mieszkaniowe, a liczba ich, kubatura i koszt budowy przedstawia się, jak poniżej:

Budynki prowizoryczne

Wyszczególnienie	III kw. ogółem	Miesiące VII	VIII	IX
Liczba ogółem	50	7	8	35
Kubatura w m³	10.191	1.210	1.820	7.161
Koszt budowy w 1000 zł	123	14	24	85

W kwartale II r. b. zakończono budynków prowizorycznych 51, o ogólnej kubaturze 9.544 m³, koszt budowy wynosił 110 tysięcy złotych.

W kwartale III. r. ub. nie zakończono ani jednego budynku prowizorycznego.

Liczba mieszkań i izb w budynkach rozpoczętych i zakończonych w III kwartale przedstawia się następująco:

Wyszczególnienie	Budynki rozpoczęte	zakończone
mieszkań	891	216
izb mieszkalnych	2280	555
izb niemieszkalnych	577	136

PROJEKT UJEDNOSTAJNIENIA REGULAMINU W PUBLICZNYCH SKŁADACH CELNYCH.

Dnia 15 bm. odbyło się w Izbie naszej zebranie z udziałem przedstawicieli Urzędu Morskiego, Urzędu Celnego, Rady Interesantów Portu, Związku Właścicieli i Dzierżawców Magazynów Portowych, na którem była poruszana sprawa ujednostajnienia regulaminów dla publicznych składów celnych. Na zebraniu tem wyłoniono komisję, która na następnem posiedzeniu przystąpi do opracowania projektu ramowego regulaminu dla wszystkich magazynów portowych.

AWANSE W POLSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ.

Dnia 21 października br. pod przewodnictwem dyrektora Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiego odbyło się w gmachu Urzędu Morskiego posiedzenie Komisji Kwalifikacyjnej dla orzekania o awansach w polskiej marynarce handlowej. Komisja po rozpatrzeniu podań przyznała dyplomy następującym kandydatom:

Dyplom kapitana żeglugi wielkiej: Bass Ajzyk, Godecki Jan, Hurko Bronisław, Kosko Stanisław; dyplom kapitana żeglugi małej: Ostapowicz Kazimierz; dyplom porucznika żeglugi wielkiej: Cielewicz Romuald, Chmarzyński Stefan, Lekki Władysław, Michalski Jan, Nawrot Bogusław; dyplom porucznika żeglugi małej: Chudzicki Antoni, Ossowski Jerzy, Ruszczyński Edmund, Schaub Jan, Żebrowski Zbigniew; dyplom Szypra II kl.: Michalik Edmund; dyplom mechanika II kl.: Jastrzębski Zygmunt, Staniak Mieczysław; dyplom mechanika III kl.: Barański Zygmunt, Szałkowski Zbigniew, Jankielewicz Zygm., Kaszyński Józef, Hubrich Paweł.

Wiadomości z portu gdańskiego

OBROTY TOWAROWE PORTU GDAŃSKIEGO WE WRZEŚNIU B. R.

Ogólny obrót towarowy portu gdańskiego w miesiącu wrześniu wyniósł 465.912,9 ton, z tej ilości przypadło na przywóz 75.816,5 ton i na wywóz 390.096,4 ton. W porównaniu z temi samemi liczbami, dotyczącemi przywozu zanotować należy wzrost z 62.137,8 ton do 75.816,5 ton i zmniejszenie wywozu z 518.244,5 ton do 390.096,4 ton. Jak z tych liczb wynika ogólny przeładunek towarów w porcie gdańskim za wrzesień spadł o 114.469,4 ton. Na wzrost ilości przywozu wywarły wpływ pozycje następujące. Przedewszystkiem więcej niż podwójnie wzrósł przywóz rud wszelkiego rodzaju; gdy we wrześniu roku zeszłego przywieziono rud 24.156,9 ton, to w tymże miesiącu roku bieżącego przywóz ich wyniósł 49.835,5 ton, dalej prawie trzykrotnie, bo 2.760,8 ton *do 7.408.5 ton wzrósł przywóz śledzi;* przywóz tłuszczów zwierzęcych wzrósł z 424,8 ton do 789,8 ton. Spadek przywozu wykazały nasiona — 61,4 ton (2.706,7 ton), kawy 197,5 ton (207,5 ton), kakao — 62 ton (145,4 ton), melasy — 990,1 ton (1.167.1 ton), przędza wełniana — 47,5 ton (189,2 ton), szmaty 15,2 ton (125,4 ton), surówka żelaza — 104,9 ton (215,4 ton) oraz stal i żelazo — 628.2 ton (1.008.7 ton); całkowicie odpadł przywóz wełny, gdy we wrześniu roku zeszłego przywieziono jej 15,2 ton.

Spadek w wywozie przedewszystkiem nastąpił w związku ze zmniejszeniem przeładunku węgla i drzewa. Węgla w miesiącu sprawozdawczym przeładowano 198.875,2 ton, gdy w tym samym miesiącu roku zeszłego — 259.052,2 ton, drzewa zaś tartego — 43.132 ton (61.216,9 ton), również w grupie zbóż nastąpił spadek przeładunku — i tak wywieziono pszenicy 2.270 ton, we wrześniu roku ubiegłego zaś 491,7 ton w tym samym miesiącu r. b., dalej żyta w mies. sprawozdawczym wywieziono 21.388,7 ton zaś w roku zeszłym 54.626,7 ton, jęczmienia wywieziono 36.685,7 ton, w roku zeszłym 53.071,7 ton, pozatem zmniejszył się wywóz smarów z 3.290 ton we wrześniu r. z. do 468,6 ton w roku bieżącym i parafiny — 770,4 ton (992,5 ton). Wzrost w wywozie zanotowano dla produktów następujących: rośliny strączkowe — 4.144,6 ton (530.4 ton), mąka — 14.844,1 ton (7.247,6 ton), bekony — 142,5 ton (121,6 ton), smary do trybów 673.8 ton (13,2 ton), makuchy — 1.897,1 ton (968,9 ton) i cynk — 248,5 ton (167 ton).

W ciągu 3 kwartałów roku bieżącego przywóz towarów do portu gdańskiego wyniósł 522.045 ton (w roku zeszłym 452.074 ton), zaś wywóz — 3.168.922 ton (4.289.643 ton), z czego wynika, że ogólny przeładunek w ciągu trzech kwartałów roku bieżącego wyniósł w roku bieżącym 3.690.967 ton, gdy w tym samym okresie roku ubiegłego wyniósł on — 4.741.718 ton. Wzrostowi przywozu wynoszącego 69.971 ton przeciwstawić należy spadek wywozu o 1.120.721 ton, tym sposobem ogólna ilość przeładowanych w porcie gdańskim towarów obniżyła się w porównaniu z tym samym okresem roku zeszłego o 1.050.750 ton. Główną przyczyną tego spadku ogólnych obrotów portu gdańskiego jest zmniejszenie wywozu polskiego węgla na rynki zamorskie.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM WE WRZEŚNIU.

Pod względem tonażu ruch portowy Gdańska we wrześniu br. zmniejszył się

względem poprzedniego miesiąca zupełnie nieznacznie — o 2.807 t. r. netto na wejściu i 6.323 t. r. n. na wyjściu. Względem odpowiedniego miesiąca ub. roku spadek jest większy: o 63.941 t. r. n. na wejściu i 52.137 t. r. n. na wyjściu. Miesiąc wrzesień więc nie różnił się poważnie od poprzednich miesięcy rb., których poziom ustabilizował się na poziomie o 15% przeciętnie niższym niż w roku ubiegłym. Tłumaczy się to zmniejszeniem ekspedycji węgla eksportowego przez Gdańsk.

W kierunku wejściowym natomiast dała się zauważyć poważna zwyżka przewozów importowych o 20% względem miesiąca poprzedniego, co odbiło się również w zwiększeniu tonażu, który wszedł do portu w stanie załadowanym. Ogółem przybyło do portu statków morskich 383 o ogólnej pojemności — 248.940 t. r. n. — w tem 169 statków z 114.247 t. r. n. pojemności — z ładunkiem, 198 statków z 124.871 t. r. n. — próżnych i pod balastem, oraz 16 statków z 9.822 t. r. n., jako do portu ukrycia, lub wyłącznie do bunkrowania lub zaprowiantowania.

Na wyjściu było statków morskich 381 z 242.884 t. r. n., w tem 332 statki z 208.874 t. r. n. — z ładunkiem, 30 statków z 23.371 t. r. n. — próżnych i 19 — z 10.639 t. r. n., jako z portu ukrycia, bunkrowania lub zaopatrzenia w prowiant. Znacznie wzrósł we wrześniu średni tonaż statku zawijającego do portu, co się tłumaczy zmniejszeniem udziału małych statków żaglowo - motorowych i motorowych, częściowo w związku z zakończeniem letniego sezonu. Z jednej strony wrzesień nie należy jeszcze bynajmniej do miesięcy nie nadających się do żeglugi na tych statkach, z drugiej jednak przyznać należy, że lato tego roku w Gdańsku odznaczało się nadzwyczajnem nasileniem ruchu tych małych statków, przeważnie niemieckich i duńskich.

Od początku roku do 30 września weszło do portu statków 3.340 z 2.073.191 t. r. n., mniej aniżeli w odpowiednim okresie ub. roku o 363 statki z 250.371 t. r. n. Na wyjściu różnica wynosi 327 statków z 219.732 t. r. n.

Pod względem kolejności bander na wejściu obraz tem się różnił od zwykłego, że bandera szwedzka zajęła drugie miejsce przed duńską i bandera polska ustąpiła czwarte miejsce norweskiej, sama przesuwając się na piąte. Bandera włoska znikła z ruchu, natomiast bandery jugosłowiańska, grecka, hiszpańska w nim się utrzymały, jak również znów pojawił się większy statek węgierski. Weszło ogółem statków niemieckich 141 z 63.773 t. r. n., szwedzkich 68 z 45.926 t., duńskich 56 z 38.217 t., norweskich 31 z 24.071 t., polskich 26 z 22.271 t., angielskich 16 z 15.832 t., fińskich 8 z 11.668 t., greckich 3 z 7.321 t., holenderskich 11 z 3.360 t., hiszpański 1 z 2.807 t., węgierski 1 z 2.722 t., estońskich 9 z 2.538 t., francuskich 2 z 2.456 t., jugosłowiański 1 z 2.433 t., gdańskich 6 z 2.167 t., łotewskich 2 z 1.378 t. i 1 litewski statek z 0 t. pojemności ładunkowej.

Ruch pasażerski przez Gdańsk i Nowyport (bez Sopot) zmalał we wrześniu. Przyjechało 11 pasażerów w tem 8 z Hull, 2 z Londynu i 1 z Kopenhagi. Na wyjściu pasażerów wogóle nie zanotowano.



PODNIESIENIE STAWEK FRACHTOWYCH Z GDYNI DO PORTÓW ŚRÓDZIEMNOMORSKICH.

Linje kombinowane Svenska Lloyd i Sloman Linie Gdynia — porty zachodnie Śródziemnego Morza, a mianowicie porty Sycylji, zachodniej Italji, południ. Francji i wschodniej Hiszpanji, podniosły obecnie swe frachty o 10%. Linja Det Forenede Dampskibs S. z Gdyni do Sycylji i Hiszpanji tak samo podniosła swe stawki o 10%. Podwyżka dotyczy tak frachtów wejściowych jak i wyjściowych z Gdyni.

To ostatnie towarzystwo przyjmuje do Włoch i Sycylji frachty wyłącznie zgóry całkowicie opłacone, jednakże do północnej Afryki i Marsylji przyjmuje frachty na zwykłych warunkach.

KLAUZULA WOJENNA NIEMIECKICH TOWARZYSTW ŻEGLUGI.

Zjednoczone niemieckie Afrika Linien wprowadziły do swych konosamentów, umów frachtowych oraz rozliczeń frachtowych następującą wstępną klauzulę wojenną:

Armatorowi przysługuje, — prócz praw wyszczególnionych w niniejszym dokumencie, w razie grożącej lub już rozpoczętej wojny (działań wojennych lub zbliżonych do nich zarządzeń charakteru wojennego) między jakiemikolwiek państwami, prócz tego w razie przerwy lub utrudnienia komunikacji (han-

dlowo lub pod jakimkolwiek innym względem), pomiędzy jakiemikolwiek państwami, w razie sankcyj jakichkolwiek rządów na skutek lub w związku z jakiemikolwiek oczekiwanemi wypadkami, — jeszcze prawo z umieszczonej w tym konosamencie klauzuli wojennej. Wszystko co w ten sposób się dzieje na skutek lub w zgodzie z tą klauzulą jest uważane za zgodne z kontraktem. Właściciele towaru i/lub odbiorca mają płacić pełny fracht konosamentowy: jeśli on już jest zapłacony, to w żadnym wypadku armator nie jest obowiązany do jego zwrotu.

Niemieckie tow. żeglugi morskiej A. G. Neptun wprowadziło z natychmiastową ważnością do swych konosamentów i kontraktów frachtowych następującą klauzulę ryzyka wojennego:

1. O ile normalne wypełnienie niniejszego kontraktu frachtowego według zdania towarzystwa żeglugi doznało przeszkody (niezależnie od tego czy chodzi o trudności fizyczne czy utrudnienia prawne, o zwiększone koszty, o trwale grożące niebezpieczeństwo), wówczas, niezależnie od swobód zastrzeżonych w kontrakcie, towarzystwu żeglugi przysługuje prawo umowę rozwiązać lub jej ważność zawiesić aż do czasu powrotu normalnych warunków. Za przeszkody są uważane: wojna, działania wojenne lub zarządzenia wojenne, brak ruchu lub zamknięcie ruchu, handlu lub temu podobne pomiędzy jakiemikolwiek państwami; nałożone lub zapadłe sankcje lub zarządzenia jakichkolwiek państw w porozumieniu z Ligą Narodów: następnie zarządzenia wydane przez jakiekolwiek państwo na skutek lub w związku z wymienionemi powyżej okolicznościami.

2. W razie wojny towarzystwo żeglugi lub kapitan statku nie są odpowiedzialni za skutki jakichkolwiek zarządzeń, wydanych przez strony wojujące, lub jakiekolwiek ich akcje. W razie jeśli statek dozna uszczerbku przez akcję stron wojujących na skutek znajdowania się na nim ładunku, ten ładunek ma ponosić proporcjonalny udział w kosztach i stracie czasu.

Zauważyć wypada, że żegluga europejska obejmuje całe morze Śródziemne i Czarne wraz z ich portami, położonemi w Afryce i Azji.

PODNIESIENIE WŁOSKICH STAWEK MORSKICH.

Włoskie towarzystwa żeglugowe przyjmują obecnie frachty tylko w rozliczeniu na funty angielskie zamiast obliczenia w lirach. Praktycznie, wskutek niemożliwości dalszego wykorzystania dyferencji na kursie lira interesanci przewozów na włoskich linjach dotknięci są przez obliczanie w funtach zwyżką frachtu morskiego o 12%.

ZNIŻKA FRACHTU NA SMOŁĘ DRZEWNĄ DO LEITH/GRANGEMOUTH.

Statki James Currie Line (makl. Reinhold) obniżyły stawki frachtowe na smołę drzewną z Gdyni do Leith/Grangemouth z 22/— do 20/— za tonę.

KONFERENCJA DALEKIEGO WSCHODU NIE ROZPADNIE SIĘ.

Od szeregu miesięcy krążyły uporczywe pogłoski, że konferencja wschodnio-azjatycka wkrótce się rozpadnie. W wyniku narad ostatnio odbytych przez armatorów — członków konferencji w Londynie uchwalono przedłużenie konferencji do 31 marca 1936 roku.

RUCH STATKóW W PORTACH BAŁTYCKICH.

Ruch statków w portach polskiego obszaru celnego jest mniejszy (biorąc pod uwagę tonaż netto statków na wejściu), niż w portach Danji i Szwecji. Ruch w portach Danji jest 2,2 razy większy niż w portach polskich, a ruch w portach Szwecji jest 2,5 razy większy. Natomiast ruch w portach Finlandji stanowi tylko 73 proc. ruchu statków w portach polskich, ruch w portach Estonji — 19 proc., Łotwy — 20 proc., Litwy — 9 proc. Sama Gdynia ustępuje tylko Kopenhadze, gdzie ruch portowy jest o 18 proc. większy, natomiast w innych portach bałtyckich ruch statków jest mniejszy niż w Gdyni, np. w Göteborgu o 10 proc., w Malmö o 18 proc., w Sztokholmie o 33 proc., w Helsingforsie o 65 proc., w Tallinnie o 77 proc. itd. Jeśli chodzi o porty niemieckie, to port w Królewcu wykazuje ruch statków, wynoszący 75 proc. ruchu w Gdyni, a port w Szczecinie — 64 proc.

OŻYWIENIE W PORCIE ROTTERDAMU.

Po dłuższym zastoju nastąpiło znaczne ożywienie w porcie Rotterdamu. Jednym z towarów, którego dotknął ten boom jest węgiel westfalski, który obecnie idzie przez ten port, w związku z konfliktem włosko-abisyńskim w podwójnej ilości.

MAŁE MOTOROWCE BĘDĄ WPROWADZONE RÓWNIEŻ PRZEZ TOWARZYSTWO „DET FORENEDE“.

Znane wielkie duńskie towarzystwo żeglugi „Det Forenede Dampskibsselskab“ — tworzy nowe armatorstwo pod nazwą „Det Forenede Paketrederi“. Nowe przedsiębiorstwo żeglugi będzie miało flotę małych motorowców, które znajdą zastosowanie w przewozach linij i kierunków małego ruchu. — tam gdzie zastosowanie parowców regularnych linij przynosi dzięki wysokim kosztom własnym stałe i nawet wciąż wzrastające straty. Takie wytłumaczenie akcji „Det Fore-

nede" znajdujemy w duńskiej prasie. Nie kwestjonując jego słuszności podkreślamy jedynie, że właściwie w tym wypadku wielkie towarzystwo żeglugi rozpoczyna w ten sposób rywalizację z flotą żaglowo-motorowych statków, należących do pojedyńczych szyprów, wchodząc w zakres ich normalnej pracy. Prawdopodobnie praca motorowców będzie miała również charakter morskiego przedsiębiorstwa dowozowego, zapewniającego macierzystemu przedsiębiorstwu „Det Forenede" dowożenie i rozwożenie we własnym zakresie ładunków po mniejszych portach.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

OBROTY HANDLOWE POLSKO - BRAZYLIJSKIE.

Bilans handlowy Polski z Brazylją za pierwsze 8 miesięcy roku bieżącego przedstawia się jak następuje:

Import	10.934.824
Eksport	2.982.942 zł
Saldo	7.951.882 zł

na niekorzyść Polski.

W roku ubiegłym saldo to wynosiło w tym samym okresie zł:

Import	8.524.179 zł
Eksport	4.632.563 zł
Saldo	3.891.616 zł

Z zestawienia tych cyfr widzimy, że pomimo bardzo znacznych postępów w rozwoju naszej organizacji handlowej, eksport z Polski do Brazylji zmniejszył się w roku bieżącym o 1.649.621 zł głównie przez zahamowanie wywozu szyn, spowodowane obecnie już usuniętemi trudnościami płatniczemi ze strony Brazylji. oraz spadkiem wywozu innych artykułów, którym zawarte z Niemcami umowy clearingowe stworzyły silną przez dumping konkurencję.

Na zwiększenie się importu z Brazylji o 2.410.645 zł wpłynął zakup bawełny, który w roku b. wyniósł 622 tysiące, i zwiększenie się importu skór surowych — z 3.919.110 zł do 5.832.408 t. j. o 1.913.298 zł. Wwóz kawy brazylijskiej skutkiem wprowadzenia kontyngentów i przejściowego wstrzymania jej importu spadł w roku bieżącym z 4.181.591 zł na 3.645.101 t. j. o 536.490 zł.

W związku z powyższem — pogorszenie się naszego salda z Brazylją za rok bieżący wynosi na 1 września 4.060.266 zł.

OGRANICZENIA I ZAKAZY PRZYWOZU DO PALESTYNY.

Palestyna nie stosuje dotychczas reglamentacji przywozowej, niemniej jednak wysuwane są plany wprowadzenia systemu kontyngentowania importu. W celu zorjentowania eksporterów polskich podajemy poniżej zestawienie zakazów przywozu, obowiązujących w Palestynie wobec niektórych towarów oraz omówienie ograniczeń importowych stosowanych wobec kilku artykułów.

Bezwzględne zakazy przywozu obejmują:

1) Nieprzyzwoite, pornograficzne lub buntownicze druki, rysunki itp.
2) Monety fałszywe lub nieposiadające ustawowej wagi.
3) do 8) rozmaite narkotyki (opjum, haszysz i t. p.)
9) Pendzle do golenia z Japonji, Chin, Mandżurji i Korei (pendzle do golenia z Europy podlegają inspekcji sanitarnej).
10) Zapałki z domieszką białego fosforu.
11) Wszystkie esencje lub ekstrakty olejów przeznaczone lub nadające się do użytku przy wyrobie fałszowanych lub naśladowanych napojów alkoholowych, a w szczególności:
   a) esencja na brandy i koniak,
   b) olejek koniakowy,
   c) esencja na szampan,
   d) „ malagę,
   e) „ madoc,
   f) „ port,
   g) „ rum,
   h) „ wermut,
   i) „ whisky,
   j) anethol.
12) Każda butelka, beczka lub inne naczynie niezaopatrzone w sygnaturę, wykazującą wyraźnie właściwą istotę zawartości, nazwiska wytwórcy lub odpowiedzialnego agenta eksportowego i kraju pochodzenia.
13) Barwniki dla środków żywności, o ile zawierają pewne składniki (jak arszenik, kadm i inne).
14) Używane ule i przybory bartnicze.
15) Niektóre rośliny z Egiptu.
16) Sztylety, w tem wszelkie miecze, sztylety i inne instrumenty nieskładane, ale posiadające ostrza powyżej 7½ cm. długości oraz noże składane, tak skonstruowane, że zapomocą sprężyny lub w inny sposób mogą być zmienione na sztylety. Zakaz ten nie odnosi się do noży, które Dyrektor Ceł uzna za antyki.

Towary warunkowo dopuszczane do importu:

1) Środki wybuchowe za licencją Dyr. Policji.
2) Broń i amunicja za zezwoleniem Komisarza Dystryktu.
3) Sól za licencją Dyr. Ceł.
4) Inne rośliny z Egiptu za certyfikatem Min. Roln. Egiptu, stwierdzających, że są wolne od chorób.

5) Rośliny lub części roślin z krajów poza Egiptem, za certyfikatem Ministerstwa Rolnictwa lub innej uznanej w danym kraju instytucji rolniczej, stwierdzającym, że zostały zbadane i uznane za wolne od zarazy i chorób.
6) Zwłoki za zezwoleniem Dyr. Dep. Zdrowia.
7) Trucizny — z wyjątkiem dla koncesjonowanych aptek, — za zezwoleniem Dyr. Dep. Zdrowia lub specjalnem pisemnem zezwoleniem Rządu.
8) Weterynaryjne zastrzyki i surowice za zezwoleniem podpisanem przez Naczelny Urząd Weterynaryjny.
9) Tytoń drogą morską tylko w pakunkach conajmniej 20 kg, importowany do Jaffy lub Haify w statkach conajmniej 60 tonowych.
10) Tytoń drogą lądową za zezwoleniem Dyr. Ceł. (Tytoń przerobiony może być importowany pocztą w każdej ilości i we wszelakich pakunkach).
11) Aparaty dystylacyjne za zezw. Dyrektora Ceł.
12—20) Rozmaite narkotyki (opjum do celów leczniczych, kokaina, morfina i inne).
21) Stare ubrania po dezynfekcji przez Dep. Zdrowia.
22) Pszczoły lub plastry miodu lub miód w jakiemkolwiek opakowaniu, o ile nie był poddany wrzeniu (100° Cels.) przez 30 minut.
23) Pszczoły i Królowe tylko za certyfikatem władzy właściwej w kraju pochodzenia, że pasieki, z których pochodzą, były poddane inspekcji w ciągu ostatnich 60 dni przed wysyłką i były zupełnie wolne od zaraźliwych chorób.
24) Starożytności z Syrji i Libanu, za zezwoleniem wydanem przez władzę właściwą w terytorjum eksportu.
25) Inne środki wybuchowe (wymienione) za zezwoleniem Dyr. Policji.

Inne postanowienia przewidują ograniczenia przywozu dla artykułów następujących:

Przywóz do Palestyny mąki, semoliny i pszenicy innej niż pochodzenia syryjskiego i transjordańskiego podlega aż do odwołania następującym ograniczeniom:

a) Każda osoba zamierzająca importować mąkę, semolinę, lub pszenicę, winna podać Przewodniczącemu Stałego Komitetu dla Handlu i Przemysłu, w Jerozolimie, na przepisowym formularzu wydawanym przez Urzędy Celne, przybliżone zapotrzebowanie mąki, semoliny i pszenicy, jaką zamierza importować w ciągu następnego kwartału. Osobne podanie należy wnosić dla każdego miejsca wzgl. portu importowego.
b) Stały Komitet uwiadomi każdego wnioskodawcę oraz Dyrektora Ceł Akcyzy i Handlu co do ilości mąki, semoliny i pszenicy, która dozwolona jest do importu przez każdego wnioskodawcę w tym okresie; i upoważni Urząd Celny miejsca lub portu importowego do wydawania zezwoleń przywozowych dla poszczególnych przesyłek do wysokości przyznanej danemu wnioskodawcy.
c) Zezwolenie przywozowe w przepisanej formie będzie wydawane przez Urząd Celny miejsca lub portu importowego.

Import mąki, pszenicy i semoliny jest regulowany kwartalnie. Podania co do każdego kwartału mają być wnoszone nie później niż z końcem drugiego miesiąca poprzedzającego dany kwartał. Stały Komitet może w każdej chwili wedle swego swobodnego uznania zezwolić na dodatkowy import mąki, pszenicy i semoliny i udzielić odpowiedniego upoważnienia na wydawanie dodatkowych licencyj.

Przywóz oliwy nierafinowanej i wszelkich pozostałości oliwy wymaga pozwolenia dyrekcji Ceł, Akcyz i Handlu w Haifie.

Prócz tytoniu i wyrobów tytoniowych ograniczeniom przywozowym podlegają gilzy i bibułki papierosowe, których przywóz wymaga specjalnego pozwolenia. W praktyce pozwolenia otrzymują tylko fabryki papierosów. To samo dotyczy maszynek używanych do wyrobu papierosów.

Napoje wyskokowe: Import wymaga specjalnej licencji uzyskiwanej przez importera i wydawanej w ograniczonej ilości, co daje władzom możność wpływania na kierunek importu przez możliwość uzależniania przydziału licencji od stosowania się firm importowych do ewent. polityki handlowej rządu.

Spirytus metylowy: Oprócz zastrzeżeń analogicznych do napojów wyskokowych, stosowane są obszerne przepisy techniczne odnoszące się do sposobu denaturacji. Tylko denaturat, odpowiadający tym przepisom może być przedmiotem obrotu w Palestynie. W przepisach tych tkwi zatem zakaz przywozu na spirytus metylowy inaczej preparowany.

Karty do gry, zapałki: muszą być przed opuszczeniem składów celnych zaopatrzone w przepisane banderole, co nie stanowi w istocie ograniczenia przywozowego. Natomiast ograniczeniem jest postanowienie, że zapałki muszą być pakowane w paczkach zawierających niewięcej niż 12 pudełek, albo też 50 lub 100 bloczków.

Sól: Wymaga zezwolenia przywozowego. W praktyce nie jest przedmiotem importu, ponieważ samo cło jest wyższe niż cena krajowa soli.

Tytoń i wyroby tytoniowe, napoje wyskokowe, spirytus metylowy, karty do gry, zapałki i sól, podlegają opłacie akcyzy.

Konsulat R. P. w Tel Avivie.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 27 WRZEŚNIA DO 7 PAŹDZIERNIKA 1935 R.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. Maszyny różnego rodzaju używane w górnictwie zostały zwolnione od cła „primage duty".

Z dniem 16 sierpnia br. zniesiono t. zw. cła dumpingowe wprowadzone obwieszczeniami z lat 1923, 1924 i 1925, dotyczącemi niektórych wyrobów metalowych, artykułów elektrotechnicznych itp.

Poczynając od 26 września, uległy zniesieniu względnie obniżeniu cła „primage duties" na nowy szereg towarów.

BUŁGARJA. W myśl nowego zarządzenia napoje alkoholowe, klej, atramenty, lakiery, nafta, nici, sznurki, jak również wszelkie towary, które przy sprzedaży detalicznej zachowują swe bezpośrednie opakowanie muszą być znakowane. Zarządzenie obejmuje zarówno towary krajowe, jak i importowane. Znakowanie obejmuje: ilość, wagę, zawartość towaru i pochodzenie towaru. Materjały włókiennicze krajowe i zagraniczne muszą mieć napisy, wskazujące firmę wytwórczą, jak również szerokość i długość bali w metrach, rodzaj i pochodzenie towaru. W stosunku do importu zarządzenie obowiązywać będzie od 7. III. 1936 r.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. **Malajskie Państwa.** Uległy dość znacznym zmianom przepisy kontyngentowe i wwozowe dotyczące wyrobów włókienniczych.

CZECHOSŁOWACJA. Ministerstwo Rolnictwa wydało rozporządzenie określające wysokość opłat za kontrolę przy wwozie roślin i kartofli.

Poczynając od 10 bm., podwyższone zostały na okres miesięczny dodatki celne do ceł zbożowych, jednocześnie zaś cło na masło, uległo obniżeniu (do 210 kc.)

DANJA. Rząd zamierza przedłożyć parlamentowi nowy projekt ustawy walutowej, która miałaby wejść w życie 1. I. 1936. W myśl projektu w przyszłości podział pozwoleń dewizowych ma odbywać się przy współdziałaniu związków gospodarczych. Zasada 45% przydziału pozwoleń ma być utrzymana, jednak również ustalony będzie udział w imporcie nowych importerów. Sprzedaż pozwoleń dewizowych jest zakazana.

ESTONJA. Z listy towarów dopuszczonych do wwozu za zezwoleniem skreślono towary podlegające pod pozycje taryfy celnej:

§ 37 p. 2; § 44 p. 1, 2; § 46 p. 2—4; § 54; § 57; § 58 p. 2, 4; § 72 p. 4; § 77 p. 8; § 105 p. 2; § 125 p. 2: § 150 p. 1; § 160 p. 3; § 177 p. 2—1; § 190; § 207; § 209; § 212 p. 1, 2; § 215 p. 1, 2.

Na wymienioną wyżej listę wciągnięto jednocześnie: § 21 p. 1, 2; § 91 p. 1; § 105 p.3-a.

Wejście w życie powyższych zmian nie zostało dotychczas podane do wiadomości.

Uległy zniżce stawki celne na następujące towary: surowy tłuszcz wełniany, proste rury szklane, fibra, kufry podróżne, wyroby szmuklerskie z jedwabiu oraz wyroby szydełkowe i dziane.

Jednocześnie podwyższono cło na sztuczne jelita i pendzle malarskie. Data wejścia w życie przytoczonych zmian celnych nie jest dotychczas ogłoszona.

FRANCJA. Obwieszczenie ogłoszone 22 września br. znosi zamknięcie wwozu na niektóre rodzaje ryb pochodzenia łotewskiego.

Cło na sól zostało podwyższone dekretem z dn. 22 września. Dekretem z tegoż dnia zostały zmienione stawki celne na struny do instrumentów muzycznych z jelit, z jedwabiu, ze stali oraz z innych materjałów. Dalszy dekret z 22 września zmienia cło na obrabiarki do metali oraz obrabiarki wymienione w poz. 525. I. („inne obrabiarki").

Rozporządzenie ogłoszone 27 września ustala na 1 fr. od tony, a w niektórych wypadkach od kwintala, opłatę za udzielanie zezwoleń przywozowych na drzewo i wyroby drewniane.

Dn. 4 bm. ogłoszony został dekret ustanawiający nową pozycję taryfy celnej, a mianowicie 0219 B, dotyczącą smoły stearynowej.

GRECJA. Na okres II-go półrocza rb. powiększone zostały kontyngenty dla przedstawicieli firm zagranicznych do kwoty 10 milj. drachm w obrocie wolnym i 20 milj. w obrocie, objętym umowami regulującemi wymianę towarową.

HOLANDJA. Ostatnio ustalone cło na mięso wynosi (od 100 kg): mięso wołowe i cielęce, świeże i mrożone hfl. 40; mięso końskie świeże i mrożone — hfl. 35.

W październiku ma być pobierane dodatkowo do powyższego cła (od 100 kg): na mięso wołowe i cielęce — hfl. 8; na mięso końskie — hfl. 4,37½.

Ukazały się nowe zarządzenia Ministra Spraw Ekonomicznych, przedłużające okresy skontyngentowania następujących towarów:

Azotowe nawozy sztuczne. Okres skontyngentowania 1. 10. 35 — 1. 7. 36. Okres bazowy — 1. 7. 32 — 1. 7. 33 i ustawowo przysługujące kontyngenty (50% podług wagi) pozostają bez zmian.

Saletra chilijska. Okres skontyngentowania 1. 10. 35 — 1. 7. 36. Lata bazowe (1932/33) i ustawowo przysługujące kontyngenty (100% podług wagi) pozostają bez zmian.

Cement. Okres skontyngentowania — 1. 10. 35 — 1. 1. 36. Lata bazowe (1931/32) i ustawowo przysługujące kontyngenty (50% podług wagi) pozostają bez zmian.

Worki jutowe nowe. Okres skontyngentowania 1. 10. 35 — 1. 4. 36. Lata bazowe 1931/32/33 (zamiast uprzedniego okresu — 1. 4. 33 — 1. 10. 33). Ustawowo przysługuje 50% wagowego importu podczas lat bazowych (zamiast uprz. 70%).

Azotniak wapna. Okres skontyngentowania — 1. 10. 35 — 1. 7. 36. Okresy bazowe: 1. I. 33—1. 7. 33, 1. 10. 33—1. 1. 34, 1. 1. 34—1. 7. 34, 1. 10. 34—1. 1. 35, (zamiast uprz. okresu 1. 7. 34 — 1. 10. 34). Ustawowo przysługuje 100% wagowego importu w okresach bazowych (bez zmian).

Woda amoniakowa. Okres skontyngentowania 1. 10. 35 — 1. 7. 36. Okresy bazowe 1. 1. 34 — 1. 7. 34 i 1. 10. 34 — 1. 1. 35 (zamiast uprz. 1. 7. 34 — 1. 10. 34). Ustawowo przysługuje 100% wagowego importu w okresach bazowych.

IRLANDJA. Rozporządzenia z 30 sierpnia wprowadzają względem nowych mebli obowiązek znakowania krajem pochodzenia w języku irlandzkim i angielskim.

Z dniem 21 września weszły w życie zmiany celne dotyczące: przędzy i nici bawełnianych, lnianych, konopnych i z podobnych surowców; rakiet do tenisu i gier podobnych oraz części takich rakiet: kijów hokejowych i ich części; oraz innych drobnych urządzeń do wymienionych wyżej gier.

KANADA. Poczynając od 24 sierpnia zwolnione zostały od cła niektóre stopy zawierające chrom i nikiel oraz stopy z osadzonemi w nich diamentami.

Kanadyjski Wydział Taryfowy powziął decyzję w sprawie clenia piasku krzemionkowego.

Przepisy kanadyjskie o wskazywaniu kraju pochodzenia towarów importowanych z zagranicy zostały z dn. 19 sierpnia br. rozszerzone zarządzeniem władz celnych (Nr. File 187560, T. M. 1) w odniesieniu do następujących artykułów:

Naczynia stołowe z t. zw. „semi-porcelain", białego granitu, naczynia żeliwne, gliniane, kamienne i wyroby garncarskie, w brzmieniu angielskiem — tableware of semi-porcelain, white granite, iron stone, earthenware, stone ware of pottery.

Na artykułach wyżej wymienionych nazwa kraju pochodzenia winna figurować na każdej sztuce towaru i musi być umieszczona w czasie wypalania w piecu. W razie umieszczenia napisu o kraju pochodzenia innym sposobem mniej trwałym, towar będzie podlegał dodatkowej opłacie w wysokości 10%.

LITWA. W dn. 1. 10. 35 r. ogłoszona została z natychmiastową mocą obowiązującą ustawa, wprowadzająca reglamentację dewizową. Zakup, sprzedaż i przekazywanie dewiz i złota oddane zostało kontroli Banku Litewskiego, przyczem praktyczne załatwienie tych czynności powierzono Komisji Dewizowej. Zarówno zapasy dewiz, jak i wszelkie wpływy dewiz muszą w ciągu 5 dni być oddane Bankowi Litewskiemu przez przedsiębiorstwa handlowe, a przez osoby prywatne zgłoszone w tym samym czasie (prócz sum do maksymalnej wysokości 50 lirów). Wszelkie płatności wobec zagranicy wymagają uprzedniego zezwolenia min. finansów.

MANCHOU—KUO. Rząd przygotowuje rewizję taryfy celnej zamierzając wprowadzić liczne zniżki stawek.

NIEMCY. 1. bm. ogłoszone zostało rozporządzenie o zmianach celnych, które objęły poz. 21 „inne nasiona buraków pastewnych", poz. 119 małże morskie, poz. 180 „wino" oraz pozycje 24 i 27.

RUMUNJA. Przewidywana jest w niedalekim czasie nowa zmiana rumuńskiego handlu zagranicznego w kierunku oparcia go o podstawy kompensacyjne. System kompensacyjny obejmie prawdopodobnie wszelkie artykuły, nawet zboża i drzewo (należące dotychczas łącznie z artykułami naftowemi do I grupy towarów, inne towary — grupa II). Jedynie artykuły naftowe mają być z kompensat wykluczone. Jednocześnie przewidywana jest zmiana przepisów dewizowych.

W obrotach z Niemcami i Włochami obniżył Bank Narodowy 44% opłatę dodatkową pobieraną przy imporcie do wysokości 20%.

Jednocześnie w myśl układu rozrachunkowego rumuńsko-włoskiego kurs lira włoskiego został obniżony z 8,30 na 8,12 dla ułatwienia zbytu towarów włoskich w Rumunji. Układ wszedł w życie z dniem 1. 9. 1935 r.

STANY ZJEDNOCZONE. Urząd Skarbu postanowił wprowadzić z dniem 2 listopada 1935 r. wyrównawcze cło dumpingowe na masło pochodzenia duńskiego w wysokości 3 c od funta.

W myśl okólnika Urzędu Skarbu z końca września br. wwóz wszelkich worków bawełnianych został zwolniony od t. zw. podatku wyrównawczego od bawełny.

Trybunał Celny wydał decyzje dotyczące taryfikacji piłek i urządzeń do krokietu stołowego, galwanizowanej blachy żeliwnej i stalowej oraz dywanów wyrabianych ręcznie. W myśl decyzji dotyczącej dywanów, dywany ręczne wyrabiane głównie z wełny i posiadające cechy dywanów wschodnich winny być clone wg. poz. 1116 t. j. 50 c od stopy kwadratowej, a przynajmniej 45% od val. Niema natomiast zastosowania poz. 1117c przewidującą cło 60% ad val.

Trybunał celny wydał decyzję w sprawie clenia posrebrzanych ramek do fotografij.

SZWAJCARJA. Wwóz sadzeniaków na podstawie taryfy Nr. 45a za opłatą cła w wysokości 1 fr. od 100 kg, jest dozwolony w okresie od 15. bm. do 30-go kwietnia 1936 r., przyczem przewidziane są jeszcze inne opłaty poza cłem oraz reglamentacja wwozu.

TURCJA. Układ turecko-francuski przewiduje możność dokonywania prywatnych kompensat między obydwoma krajami w granicach list kontyngentowych dla importu francuskiego do Turcji.

Rozporządzenie z 6 sierpnia zezwala na bezcłowy wwóz blachy i płyt żelaznych oraz żelaza i stali wszelkiego rodzaju dla niektórych morskich warsztatów reperacyjnych.

URUGWAJ. Naftalina w stanie surowym, o ile służy do wyrobu naftaliny przerobionej została zaliczona do grupy „surowce".

WĘGRY. Rozporządzenie z 22 września zezwala pod pewnemi warunkami na bezcłowy wwóz jęczmienia służącego na paszę.

WIELKA BRYTANJA. Rozporządzenie ministerstwa rolnictwa z 23 września zezwala na wwóz dla celów naukowych i podobnych wiązów i wyszczególnionych drzew iglastych.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma w Tel-Aviv interesuje się objęciem zastępstwa fabryk polskich, produkujących dykty. E/23996/21/C.

Firma z Tel-Aviv interesuje się objęciem przedstawicielstwa firm polskich, eksportujących tarcicę sosnową. E/23996/21/C.

Firma czechosłowacka poszukuje wytwórców podszewek do rękawiczek skórzanych. P/24990/64/M.

Firma szwedzka pragnie importować czapki z wełny. P/25146/64/M.

Poważna firma holenderska poszukuje zastępstwa fabryk polskich w zakresie konfekcji męskiej, pulloverów, szali, pończoch, skarpetek, rękawiczek, bielizny damskiej i męskiej. P/25742/64/M.

Firma rumuńska interesuje się zakupem w Polsce artykułów sportowych, m. in. łyżew, piłek tenisowych itp. P/25996/64/Sz.

Firma w Capetown interesuje się zakupem obuwia lepszego gatunku. P/23033/21/Sz.

Istnieją możliwości sprzedaży obuwia skórzanego w Marokko. P/25766/64/Sz.

Na rynku holenderskim istnieje możliwość zbytu wiader i kubełków, oraz innych naczyń z blachy żelaznej, galwanizowanej. P/24561/44/Ro.

Firma w Marokko interesuje się importem wiader galwanizowanych i pragnie nawiązać kontakt z zainteresowaną w eksporcie tego artykułu firmą polską. P/24193/21/Ro.

W Kanadzie istnieje możliwość zbytu tanich pendzli do golenia z rączką drewnianą z włosia chemicznie traktowanego tak, iż staje się ono podobne do sierści borsuczej. P/25007/27/Ro.

Na terenie Unji Połudn. - Afrykańskiej istnieje możliwość zbytu naczyń aluminjowych. P/24168/44/Ro.

Firma afrykańska pragnie nawiązać kontakt z polskimi producentami rur wodociągowych. (Water Piping) P/24775/44/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

POŁOŻENIE NA RYNKACH ZBOŻOWYCH.

(według danych Polskiego Biura Sprzedaży Zboża).

Sytuacja na międzynarodowych rynkach zbożowych w ostatnich tygodniach ulegała dalszej stopniowej poprawie. Rezultaty zbiorów na półkuli północnej, wysokość zapasów w krajach eksportujących i w krajach importujących oraz widoki urodzaju na półkuli południowej, wszystkie te czynniki układają się obecnie w sposób zapowiadający dalszy pomyślny rozwój tendencji.

Najnowszy szacunek tegorocznych zbiorów 4 zbóż, w porównaniu ze średnią z 1929/1933 roku wynosi w miljonach tonn:

	1935 rok	średnia 1929/1933 r.
pszenica	82,6	88,—
żyto	23,9	24,3
jęczmień	27,9	29,1
owies	46,3	46,3

Zbiory tegoroczne na półkuli północnej są o około 7 milj. ton mniejsze od średniej z 1929/33 roku. Ponieważ produkcja 1929/33 roku dawała średnio rocznie nadwyżkę około 3 milj. ton ponad potrzeby spożycia, przeto zbiory tegoroczne na półkuli północnej można oceniać jako niewystarczające na pokrycie normalnego spożycia i liczyć należy na zlikwidowanie zapasów zbóż z lat ubiegłych do poziomu nie zagrażającego rynkom światowym na początku kampanji 1936/37 roku.

Należy dodać, że zbiory pszenicy w Stanach Zjednoczonych i w Kanadzie odbywały się w warunkach atmosferycznych niekorzystnych, skutkiem czego ok. 3 milj. ton nie nadaje się do przemiału.

Zbiory kukurydzy na półkuli północnej szacowane są ok. 15% niżej średniej z 1929/1933 roku.

Zbiory ziemniaków i drugi pokos łąk i pastwisk w krajach importujących nie dopisały, skutkiem czego np. Niemcy liczą się z koniecznością zmniejszenia stanu inwentarza żywego i powiększenia przywozu artykułów hodowlanych. W związku z tem można oczekiwać dalszego pomyślnego kształtowania się konjunktury hodowlanej i stopniowej poprawy tendencji na zboża i artykuły pastewne na rynkach międzynarodowych.

Światowe zapasy pszenicy na 1. sierpnia br. spadły do poziomu nienotowanego od 1928 roku. W stosunku do średniej z 1922/28 roku były one wyższe o ok. 1,75 milj. ton, jednakże rozkład zapasów w poszczególnych krajach jest obecnie handlowo znacznie korzystniejszy, aniżeli w latach 1922/28, obecnie bowiem zapasy krajów importujących, flota płynąca do Europy, zapasy Argentyny i krajów bałkańskich, czyli zapasy w punktach handlowych działających zazwyczaj na zniżkę, są mniejsze, aniżeli były przeciętnie w okresie 1922/28 roku. Jedynym wielkim remanentem pszenicy ok. 4 milj. ton rozporządza Kanada, która w najkrytyczniejszym okresie dała dość dowodów zimnej krwi i odporności finansowej. Niewątpliwie, Kanada potrafi wykorzystać sprzyjające warunki rynkowe i częściowo pokryje dotychczasowe straty.

Widoki zbiorów na półkuli południowej są niżej średnie. W Argentynie liczą się ze zbiorem pszenicy o 30% niżej średniego, w Australji natomiast deszcze poprawiły nieco stan zasiewów, jednakże niedostatecznie na osiągnięcie normalnego urodzaju. Dane te nie przesądzają, w jakich warunkach odbędą się żniwa, a na półkuli południowej zmiany atmosferyczne są groźniejsze, niż na półkuli północnej, przytem mniejszy zapas rąk roboczych powiększa ryzyko niepogody w okresie sprzętu.

Po paroletniej stałej tendencji zniżkowej, płynącej w pierwszym rzędzie z Argentyny, giełda Buenos — Aires od paru tygodni systematycznie zwyżkuje i to nietylko na kończące się zapasy pszenicy i innych zbóż, ale co ważniejsza również na kukurydzę, której Argentyna posiada jeszcze wielkie zapasy.

Susza w Argentynie oceniana być winna w szerszej perspektywie światowych stosunków rolniczych, nietylko bowiem przyczyni się ona do uzdrowienia rynków zbożowych, lecz w znacznie dłuższym okresie ważyć będzie na rynkach artykułów hodowlanych. Argentyna jest największym na świecie eksporterem mięsa wołowego i po Nowej Zelandji największym eksporterem baraniny; roczny wywóz argentyńskiej wołowiny wynosi około 5 milj. kwintali, a baraniny około miljona kwintali. Wynikiem suszy będzie zmniejszenie pogłowia inwentarza w Argentynie i spadek eksportu mięsa, wiadomo zaś, że odbudowa hodowli rogacizny wymaga okresu 3—4 letniego, przybędzie przeto na czas dłuższy nowy czynnik równowagi w światowych stosunkach rolniczych.

Nieraz na tem miejscu wypowiadaliśmy opinję, że mimo postępów wiedzy rolniczej, decydującym elementem w produkcji żywnościowej jest Natura krzyżująca często wszelkie zabiegi ludzkie. — Kilkoletnie z rzędu wyjątkowe urodzaje światowe ostatnio niesłusznie przyjmowano za wyłączny wynik postępów wiedzy i pracy ludzkiej i rozpowszechniano opinję o rzekomem wejściu w stały okres nadprodukcji rolniczej. Dwuletnia susza na półkuli północnej ogarnęła w bieżącym roku również drugą półkulę, wyka-

zując dobitnie, jak dalecy jesteśmy od opanowania sił przyrody i jak mimo wielkich postępów, sprawa wyżywienia pozostaje nadal jednym z najcięższych zadań ludzkości.

Sytuacja deficytowa w zakresie pszenicy znalazła odbicie na giełdach światowych. Cena pszenicy w Rotterdamie podniosła się z Hfl. 2,85 w lipcu b. r. do Hfl. 4,65 w końcu września i początku października bież. roku. Ceny kukurydzy i innych zbóż zwyżkowały w tym samym okresie na rynkach wolnych zaledwie o ok. 25%.

Na Zachodzie liczą się z dalszą zwyżką cen pszenicy w miesiącach zimowych, przyczem oczekują podciągnięcia również cen innych zbóż, aczkolwiek w powolniejszem tempie od cen pszenicy.

W zakresie żyta stosunki międzynarodowe kształtowały się w ostatnich tygodniach raczej niepomyślnie. Łotwa, Litwa i Szwecja miały nagromadzone zapasy zeszłoroczne w ilości przeszło 100.000 ton oraz nadmiar kilkudziesięciu tysięcy ton ze żniw tegorocznych, które przy słabej odporności finansowej wyrzucały po cenach najniższych. Niemcy musiały na początku roku zlikwidować stare żyto około 50.000 ton, które poszło do Danji. Polska wyprzedała w początkach sezonu przeszło 50.000 ton żyta, zaspokajając najpilniejszą potrzebę eksportową. Stosunkowo słabe rynki odbiorcze nie zdołały w szybkiem tempie wchłonąć całej podaży żyta wobec własnej zwiększonej produkcji i wobec łatwości zakupu innych pasz.

Pierwsza fala natarczywej podaży żyta ma się ku końcowi.

Polska, dzięki w porę przedsięwziętym posunięciom rządu, ma otwarte kontyngenty w Belgji, Holandji i Austrji, wystarczające na usuwanie nadwyżek rynku wewnętrznego. —

W ostatnich dniach zaczyna powstawać nowe zapotrzebowanie żyta w Finlandji i Danji, które stopniowo będzie wzrastać rozszerzając możliwości zbytu.

Nieznany jest na razie plan eksportowy sowiecki, sądzić wszakże można, że w interesie planowej gospodarki leżeć będzie raczej sprzedaż pszenicy, aniżeli żyta w zapowiadającej się konjunkturze cen.

Pewnem niebezpieczeństwem jest duży urodzaj żyta kanadyjskiego i amerykańskiego, na razie wszakże konkurencja ta nie występuje.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

KRONIKA

— **SYTUACJA NA RYNKU SOLONYCH ŚLEDZI.** Ogólna tendencja dla śledzi solonych jest obecnie bardzo mocna, do czego w pierwszym rzędzie przyczynia się brak w tym roku śledzi islandzkich, spekulacja w związku z powyższem zjawiskiem na śledziach norweskich i niepewność oczekiwanych wyników połowów yarmoutskich.

Niepewność wyników tych najważniejszych połowów sezonu wywołuje zwyżkę cen istniejących zapasów yarmoutskich śledzi z zeszłorocznych połowów.

— **CENY NA ŚLEDZIE SOLONE NA RYNKU GDYŃSKIM.** W porcie rybackim w Gdyni notowano ostatnio następujące ceny za oclone (wzgl. z własnych połowów wolne od cła) śledzie solone loco wagon port rybacki, za jedną całą beczkę za gotówkę w złotych:

1. **Polskie połowy „Mewy“:** Pełne matties I trade 70, takież matfulls 70, takież small matties 67. Puste matties lub matfulls 65, takież small matties 62, spents 55.

2. **Angielskie szkockie:** pełne matties I trade: 69 do 76, takież matfulls 71 do 78, takież small matties 64 do 71. Crown-spents 50, spents I trade 53, crown-matties 64 do 70, matjasy (matjes): za dwie półbeczki — medium 85 do 108, takież selected 93 do 115, takież large 102 do 125. Stare yarmoutskie matties I trade 51, takież matfulls I trade 56, takież small matties 45.

3. **Holenderskie** stare, sprzedaż komisowa f-my „Mopol“: Matties I trade 45, matfulls I trade 47, takież small matties 44.

4. **Islandzkie** oryginalne matjasy: 130.

5. **Norweskie śledzie:** Sloe 500/600 sztukowe 45, takież vaar — 40.

— **NOTOWANIA CEN W HALI TARGOWEJ DLA RYB MORSKICH W GDYNI.** W ubiegłym tygodniu sprzedawano w detalu w hali targowej dla ryb morskich na rynku, ryby morskie i słodkowodne po cenach (w złotych za kg):

Flądry małe, świeże 0,50, wędzone 1,00; flądry duże świeże 1,10, wędzone 1,50; skarb-turbot świeże 1,30; dorsz-wątłusz świeże 0,60, wędzone 0,80; kwap-węgorzyca świeże 0,55; śledź angielski świeże 0,60; płocie śnięte 0,60; okonie śnięte 0,70; leszcze śnięte 1,80; sum śnięte 2,00; sandacz 5,00.

Skrzynka wędzonych śledzi: 12 sztuk 1,60 zł; 14 sztuk 1,20 zł.

Raki: kopa od 6 zł do 12 zł.

Łosoś świeży 6 zł, wędzony od 12 zł do 18 zł; węgorz żywy 3,50 zł, węgorz śnięty 3 zł, węgorz wędzony 5 zł; karp żywy 3 zł, karp śnięty 2,60 zł, lin żywy 2,60 zł, lin śnięty 2,00 zł; szczupak żywy 2,80 zł, szczupak śnięty 2,20 zł.

— **PIERWSZE SZPROTY. CENY WĘDZONYCH SZPROTÓW.** Szproty już się pojawiły po zachodniej stronie naszych wód. Z Leby doniesiono o niezłych połowach, do 300 kg na jeden kuter, jednakże na naszych wodach szprotów jeszcze nie było. Ze strony

wschodniej przy Kahlbergu za wodami Wolnego Miasta złowiono niedużo — ogółem 1.100 kg, które zostały nabyte przez wędzarnie w Helu po 54 gr za kg. Z tego połowu pierwsze wędzone szproty na naszym rynku poszły po 1,20 zł, później po 1,00 zł za funt. Późniejszy burzliwy okres wschodnich wiatrów przerwał te połowy jednakże wczesne chłody wróżą możliwość wczesnego pojawienia się i wczesnego wędzarnietwa szprotów w tym roku. Szprot złowiony jest mały, ale jak zwykle o tej porze, najprzedniejszej jakości.

— **PRZEMYSŁ BEDNARSKI W KRAJU NIE MOŻE NADĄŻYĆ ZAMÓWIENIOM PRZEMYSŁU ŚLEDZIOWEGO.** Już drugi rok odbywa się w Gdyni przepakowanie śledzi z beczek morskich do beczek handlowych, które produkują się całkowicie w kraju. Dużo trudu i wysiłku włożono w te poczynania, celem otrzymania polskiej beczki, odpowiadającej stawianym jej wymaganiom. Roczne zapotrzebowanie jedynego obecnie Tow. połowów śledzi na Morzu Północnem „MEWY" wynosi około 50 tysięcy beczek o wartości trzystu tysięcy złotych. W obecnym sezonie stanęła „MEWA" wobec katastrofalnego braku odpowiedniej ilości beczek, ponieważ krajowe wytwórnie nie mogą nadążyć zamówieniom, lub też nie wywiązują się należycie z przyjętych do wykonania zleceń. Jak widać młody nasz przemysł śledziowy natrafia na duże przeszkody w swej drodze do zupełnego usamodzielnienia się przy oparciu się na produktach krajowej wytwórczości.

WYDAWNICTWA

KONKURS NA PRACĘ P. T. „REWIZJA KSIĄG DLA CELÓW PODATKOWYCH".

Ministerstwo Skarbu rozpisało konkurs na napisanie pracy p. t. „Rewizja ksiąg dla celów podatkowych".

Praca ta o dowolnej objętości, winna obejmować następujące zagadnienia: a) istotę i rodzaje rewizji ksiąg, b) księgi prawidłowe i rzetelne, c) ważniejsze fałszowania: dowodów, ksiąg, bilansów, inwentarzy, r-ku strat i zysków; d) ustalenie różnic do wymiaru podatków przemysłowego i dochodowego w przedsiębiorstwach: handlowych, przemysłowych, bankowych, ubezpieczeniowych, w gospodarstwach rolnych; e) sporządzanie protokółu rewizji ksiąg.

Za najlepiej napisane prace Ministerstwo wyznacza 5 nagród pieniężnych, a to: 1 w wysokości 500 zł; 2 w wysokości po 250 zł; 3 w wysokości po 100 zł.

Termin nadsyłania prac upływa z dniem 1-ym stycznia 1936 r.

Prace zaopatrzone wyłącznie godłami autora należy przesyłać do Biura Personalnego Ministerstwa Skarbu w zamkniętych kopertach, do których należy załączyć również zapieczętowaną kopertę, zawierającą: godło, imię, nazwisko oraz adres autora.

Powyższe prace staną się wyłączną własnością Ministerstwa Skarbu, które zastrzega sobie prawo ich zużytkowania dla celów, jakie uzna za wskazane.

„KSIĘGA ADRESOWA RZEMIOSŁA WOJEWÓDZTWA POZNAŃSKIEGO".

Nakładem wydawnictwa „Głos Rzemieślnika" w Poznaniu wydana została „Księga Adresowa Rzemiosła województwa poznańskiego".

Księga ta, o objętości 440 stron, zawiera alfabetyczny spis adresów samoistnych warsztatów rzemieślniczych w/g powiatów i branż, spis organizacyj rzemieślniczych itp.

Księga Adresowa Rzemiosła woj. poznańskiego — jest jedynym w Polsce tego rodzaju zbiorem materjału informacyjno - adresowego, dotyczącego samoistnego rzemiosła, przyczem wydawcom zależało na tem, aby Księga Adresowa Rzemiosła była pomocą dla nawiązywania stosunków handlowych między wytwórcami surowców i półfabrykatów oraz firmami handlowemi a rzemiosłem, aby oddawała usługi przy wysyłaniu ofert, prospektów, katalogów, cenników itp.

Zaletą Księgi Adresowej jest również jej stosunkowo niska — w porównaniu z olbrzymim nakładem pracy — cena, wynosząca za 1 egzemplarz 5,— zł, z przesyłką 5,60 zł.

WYSTAWY I TARGI

WYSTAWA SPORTOWO - TURYSTYCZNA.

W czasie od 19. 10 do 4. 11 br. odbywa się w Krakowie, w gmachu wystawowym przy ul. Rajskiej 12 — Pierwsza Wystawa Sportowo - Turystyczna, będąca przeglądem wytwórczości krajowej w dziedzinie sprzętu sportowego i turystycznego.

Na zakończenie Wystawy odbędą się targi sprzętu sportowego.

Ministerstwo Komunikacji przyznało dla zwiedzających wystawę zniżkę kolejową 75% na przejazd w drodze powrotnej.

Dla uzyskania zniżki konieczne jest odbycie podróży do Krakowa za biletem normalnym, co musi być potwierdzone na karcie uczestnictwa, oraz zwiedzenie Wystawy w Krakowie.

PRZETARG OGŁOSZONY PRZEZ DYREKCJĘ P. K. P. NA RÓŻNE ARTYKUŁY.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materjałów:

1) poduszek maźniczych,
2) konopi, lin i siatek konopnych, nici i szpagatów,
3) klocków hamulcowych i rusztów parowozowych,
4) różnych odlewów żeliwnych, i
5) ośrutowanych odlewów żeliwnych na bębny do wyrobów pierścieni tłokowych.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniach: 5. XI. 35 r. (poz. 1), 8. XI. 35 r. (poz. 2), 15. XI. 35 r. (poz. 3), 22. XI. 35 r. (poz. 4) i 29. XI. 35 r. (poz. 5).

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim Nr. 226 z dnia 2. X. 1935 r.

PRZETARG NA DZIERŻAWĘ JEDNORAZOWEGO ZBIORU JEDNOROCZNEJ WIKLINY.

Państwowy Zarząd Wodny w Tczewie wydzierżawi w drodze publicznego nieograniczonego przetargu ustnego jednorazowy zbiór jednorocznej wikliny.

a) na 12 działkach o przybliżonym łącznym obszarze 4,25 ha w kępie pod Kuchnią,

b) na 5 działkach o przybliżonym łącznym obszarze około 2,90 ha w kępie pod Międzyłężem.

Przetarg na działki odbędzie się dnia 8 listopada 1935 roku o godzinie 12-tej w lokalu p. Soleckiego w Wielkich Walichnowach.

Warunki przetargu względnie dzierżawy i bliższe informacje otrzymać można w biurze podpisanego Urzędu w godzinach służbowych od 8 do 15-tej.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	28. 10.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	30. 10.
s/s CAPELLA*	4. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	6. 11.
		co tydzień		
		Kotka, Wiborg		
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s IMATRA	7. 11.
		co 2 tygodnie		
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	28. 10.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	30. 10.
s/s CAPELLA*	4. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	6. 11.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s MAGNUS	27. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	27. 10.
s/s SKJOELD	10. 11.	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	10. 11.
		ŁOTWA		
s/s SIRIUS*	4. 11.	**Ryga**		
(via Bremen)		*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s SIRIUS*	4. 11.
s/s HERO*	11. 11.	co tydzień	s/s HERO	11. 11.
		Ryga		
s/s MAGNUS	27. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	28. 10.
s/s SKJOELD	10. 11.	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	11. 11.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	27. 10.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	30. 10.
	10. 11.	co 2 tygodnie		13. 11.
		LITWA		
		Kłajpeda — Memel		
s/s FALKEN	27. 10.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	30. 10.
	10. 11.	co 2 tygodnie		13. 11.
s/s MARIEHOLM*	28. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	29. 10.
	7. 11.	co 8 dni		8. 11.
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)		
—		co tydzień	—	
s/s MAGNUS	27. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	28. 10
s/s SKJOELD	10. 11.	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	11. 11.
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s HUNDVAAG	27. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HUNDVAAG	29. 10.
	10. 11.	co 10 dni		12. 11.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	28. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	29. 10.
	7. 11.	co 10 dni		8. 11.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	30. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	30. 10.
	11. 11.	co 2 tygodnie		11. 11.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	4. 11.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	4. 11.
		co 2 tygodnie		
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s OLGA	29. 10.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s OLGA	29. 10.
s/s E. RUSS	2. 11.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s E. RUSS	2. 11.
s/s ALEXANDRA	5. 11.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s ALEXANDRA	5. 11.
s/s TCZEW	9. 11.	2 razy w tygodniu	s/s TCZEW	9. 11.
		Bremen		
s/s SIRIUS*	4. 11.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s SIRIUS*	4. 11.
s/s HERO*	11. 11.	co tydzień	s/s HERO	11. 11.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s J. C. JACOBSEN	30. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s J. C. JACOBSEN	31. 10.
	6. 11.	co tydzień		7. 11.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	29. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	29. 10.
	12. 11.	co 2 tygodnie		12. 11.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s AKERSHUS	30. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s AKERSHUS	30. 10.
s/s BRISK	4. 11.	co 1—2 tygodnie	s/s BRISK	4. 11.
s/s AKERSHUS	11. 11.		s/s AKERSHUS	11. 11.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s LUNA	5. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s JAEDEREN	28. 10.
s/s JAEDEREN	19. 11.	co 2—3 tygodnie	s/s LUNA	11. 11.
			s/s JAEDEREN	25. 11.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	4/6. 11.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	7. 11.
	18/20. 11.	co 2 tygodnie		21. 11.
s/s BALTONIA*	28/30. 10.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	s/s BALTONIA*	31. 10.
	10/12. 11.	co 2 tygodnie		14. 11.
		Hull		
s/s LUBLIN*	28/30. 10.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	31. 10.
s/s LWÓW*	4/6. 11.	co tydzień	s/s LWÓW*	7. 11.
		Manchester/Liverpool		
s/s TAARNHOLM	27. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s TAARNHOLM	28. 10.
s/s OLAF	6. 11.	co 1—2 tygodnie	s/s OLAF	6. 11.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth		
s/s HAARLEM	2. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HAARLEM	2. 11.
s/s HAGUE	9. 11.	co tydzień	s/s HAGUE	9. 11.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s AJAX	28. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s AJAX	28. 10.
s/s HEBE	4. 11.	co tydzień	s/s HEBE	4. 11.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	29. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	30. 10.
s/s PUCK	5. 11.	co tydzień	s/s PUCK	6. 11.
s/s NIOBE	28. 10.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s NIOBE	28. 10.
s/s PRIAMUS	4. 11.	1—2 razy w tygodniu	s/s PRIAMUS	4. 11.
s/s JUNO	7. 11.		s/s JUNO	7. 11.
s/s BUSSARD	30. 10.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	31. 10.
		co 10—11 dni		
s/s WIBORG	ok. 7. 11.	*(Lenczat i Ska z o. o.)*	s/s WIBORG	ok. 7. 11.
		co 2 tygodnie		
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK*	29. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	30. 10.
s/s HEL	5. 11.	co tydzień	s/s HEL	6. 11.
s/s BUSSARD	31. 10.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	31. 10.
		co 10—11 dni		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	
		co tydzień		
		FRANCJA		
		Havre/Cherbourg		
s/s WARSZAWA	5. 11.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s WARSZAWA	9. 11.
	19. 11.	co 2 tygodnie		23. 11.
		Dunkerque — Havre		
		La Pallice — Bordeaux		
s/s MAGNUS	27. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MAGNUS	28. 10.
s/s SKJOELD	10. 11.	co 2—3 tygodnie	s/s SKJOELD	11. 11.
		HISZPANJA — PORTUGALJA		
		MAROKKO — ALGIER — ITALJA		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s LARACHE	28. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s LARACHE	28. 10.
s/s TANGER	6. 11.	co 2 tygodnie	s/s TANGER	6. 11.
s/s MELILLA	22. 11.		s/s MELILLA	22. 11.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	
		co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
s/s SCANDINAVIA 27. 10. s/s VALENCIA 4. 11 s/s MASILIA 10. 11. s/s ALGERIA 10. 11. s/s IBERIA 25. 11.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s CATANIA 30. 10. s/s CANADIA 13. 11.
s/s TULA 7. 11. s/s BROHOLM 13. 12.	**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	s/s TULA 7. 11. s/s BROHOLM 13. 12.
s/s CITTA DI BERGAMO 12/15. 11.	**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	s/s CITTA DI BERGAMO 25/30. 11.
m/s ERLAND* 1. 11. m/s VINGALAND* 4. 11. m/s HEMLAND* 7. 11. m/s VASALAND* 13. 11.	**PORTY LEWANTU** **Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—4 tygodnie	s/s IBERIA 28. 10. m/s ERLAND* 1. 11. m/s VINGALAND 4. 11. m/s VASALAND 13/16. 11.
—	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s FREDNES 4. 11. s/s SONGDAL 21/26. 11.
m/s LEWANT* 10. 11	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rothert & Kiłaczycki Sp. z o. o.)* co 3 tygodni	s/s LEWANT 11/13. 11.

B. Porty dalsze

Przyjazdy do Gdyni	Kraje i porty	Odjazdy z Gdyni
s/s SCANPENN* 3. 11. s/s CARPLAKA* 16. 11.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s CITY OF FAIRBURY* 1. 11. s/s SCANSTATES 6. 11.
m/s PIŁSUDSKI* 2. 11. 26. 11. 21. 12.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI* 4. 11. 30. 11.
s/s LARACHE 28. 10. s/s TANGER 6. 11.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s LARACHE 28. 10. s/s TANGER 6. 11.
m/s SUECIA 3. 11. s/s SANTOS 9. 11. m/s PACIFIC 4. 12.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN 4. 12. m/s SUECIA 25. 12.
s/s BORE VIII 14. 11. s/s ORIENT 25. 11.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s SALTA 30. 10. s/s MERCATOR 18. 11.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
m/s HAMMAREN	28. 11.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	m/s HAMMAREN	28. 11.
		Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)		
s/s TITAN	4. 11.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s TITAN	9. 11.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s NANKING m/s TIRADENTES s/s RINDA	29. 10. 16. 11. 20. 12.
		PORTY GULFU **Houston, Galveston, New Orleans**		
m/s STUREHOLM m/s TAMPA m/s TORONTO	7. 11. 10. 11. 23. 11.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s TOLEDO	14. 11.
s/s CARDONIA	11. 11.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co miesiąc	s/s CARDONIA	11. 11.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

29 października:

s/s SIMON v. UTRECHT z portów Gulfu z towarami i bawełną, PAM.
s/s OLGA lin. z Hamburga dla wyład. i ład., Prowe.
ż/m ERNA lin. z Odense/Aarhus dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek do Hull, Polbrit.
s/s BALTONIA lin. z Gdańska po ładunek do Londynu, P. Z. K. B.
s/s HUDIKSVALL dodatk. lin. z portów belgijskich z tow. i złomem, PAM.
s/s FANTOFT ze złomem, PAM.
s/s ELSE HUGO STINNEES po węgiel, PAM.
s/s TRIO po węgiel, PAM.
s/s POSSEHL po węgiel, PAM.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

30 października:

s/s SAŁTA lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s AKERSHUS lin. wschodnio - norweska dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s CATANIA lin. po ładunek do portów zachodnich Morza Śródziemnego, Bergenske.
s/s SÄRIMNER z ładunkiem rudy, Behnke & Sieg.
s/s IWAN lin. z portów zach.-szwedzkich dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s SICILIA po węgiel, Bergenske.
s/s ANNCHEN PETERS ze złomem, Behnke & Sieg.
s/s MAURITZ z rudą, Behnke & Sieg.
s/s GLÜCKAUF po węgiel, Bergenske.
s/s MERCUR po węgiel, PAM.
s/s HAFNIA po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s RÖDSKÄR z rudą, Behnke & Sieg.

31 października:

s/s BUSSARD lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s KRAKÓW po węgiel, PAM.
s/s INGA po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.
s/s HAGAR po węgiel, PAM.
s/s ARNIS po węgiel, PAM.
m/s GUDMUND po węgiel, PAM.

1 listopada:

s/s CITY OF FAIRBURY lin. z portów Bałtyckich po ładunek do N. Yorku via Kopenhaga, Am. Sc. Line.

m/s ERLSND lin. lewantyńska, dla wyład. i ładowania, Pol.-Levant.
s/s NORMAN po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s GRANADA po węgiel, Speed.
s/s RIBERSBORG po węgiel, Speed.
s/s ZEPHYROS po węgiel, PAM.

2 listopada:

m/s PIŁSUDSKI lin. z Nowego Yorku via Kopenhaga z pocztą pas. i towarami Gdynia—Am. L. ż.
s/s HAARLEM lin. z Leith/Grangemouth dla wyład. i ładowania Reinhold.
s/s E. RUSS lin. z Hamburga dla wyładowania, Prowe, Bergenske.
s/s CREMON dodatk. lin. po ładunek do Finlandji, Lenczat.
s/s SATURN po węgiel, PAM.
s/s SYLVIA po węgiel, Speed.

3 listopada:

s/s SCANPENN lin. z New Yorku i Filadelfji via Kopenhaga dla wyładowania. Ac. Sc. Line.
m/s SUECIA lin. z B. Aires, Santos, Rio dla wyładowania, PAM.

4 listopada:

c/s TITAN lin. Dalekiego Wschodu dla ładow., PAM.
s/s FREDNES lin. po ładunek do Jaffy, Haify, Alexandrji, Rummel & Burton.
m/s VINGALAND lin. lewantyńska dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s PRIAMUS lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania. Wolff.
s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s LECH lin. (lub 6-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.
s/s LWÓW lin. (lub 6-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s HEBE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s SIRIUS lin. z remy i Rygi dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s EGON lin. z portów zach. Szwecji dla wyład. i ładowania, Behnke & Sieg.
s/s BRISK lin. wsch.-norweska dla wyładowania i ładowania, Bergenske.
s/s WILHELM RUSS lin. po ład. do Finlandji. Lenczat.
s/s HERNÖSAND po ładunek do Finlandji, Lenczat.
m/s GDYNIA po węgiel, Bergenske.

5 listopada:

s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s WARSZAWA lin. z Hevre i Dover dla wyładowania i ładowania, Polbrit.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s VALENCIA lin. zach. śródziemnomorska, dla wyła-
s/s LUNA lin. zach. norweska dla wyład., Bergenske.
dowania, Bergenske.
s/s ALEXANDRA lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.

6 listopada:

s/s SCANSTATES lin. z portów bałtyckich dla ładowania do N. Yorku i Filadelfji via Kopenhaga, American Scantic Line.
s/s TANGER lin. portugalsko-marokkańska dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s OLAF lin. z Manchester/Liverpool dla wyład. ładowania, Reinhold.
s/s ANNA MAERSK po węgiel, PAM.